



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dal 26 settembre al 2 ottobre 2023

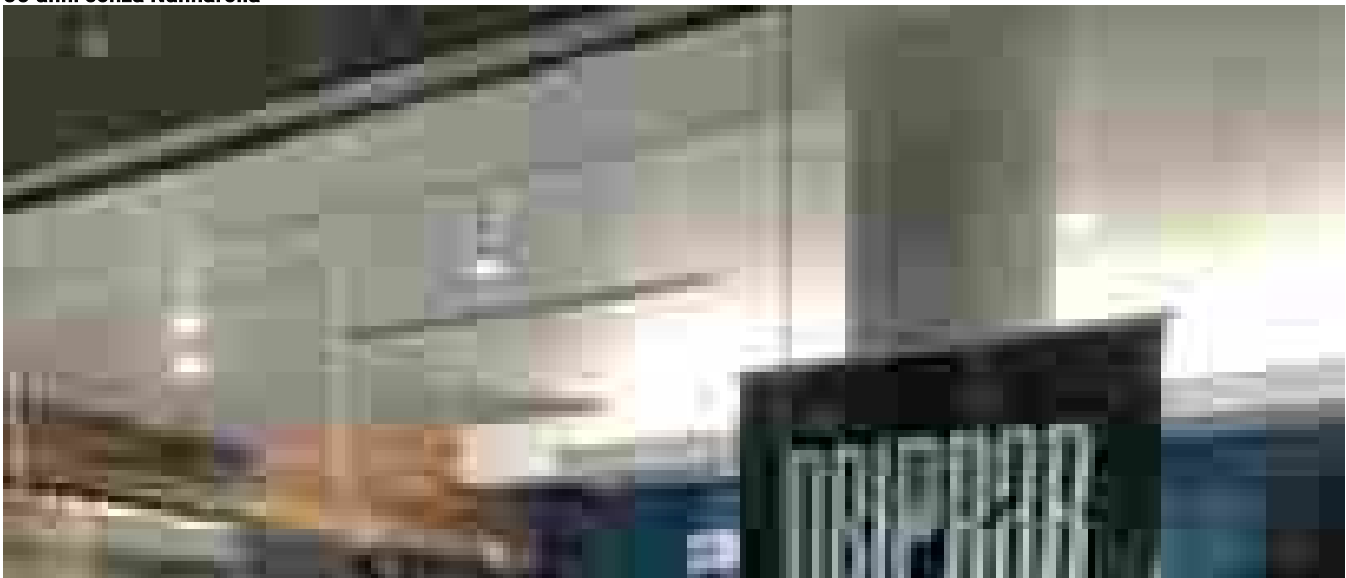
Torino, 6 ottobre 2023

Sommario Rassegna Stampa

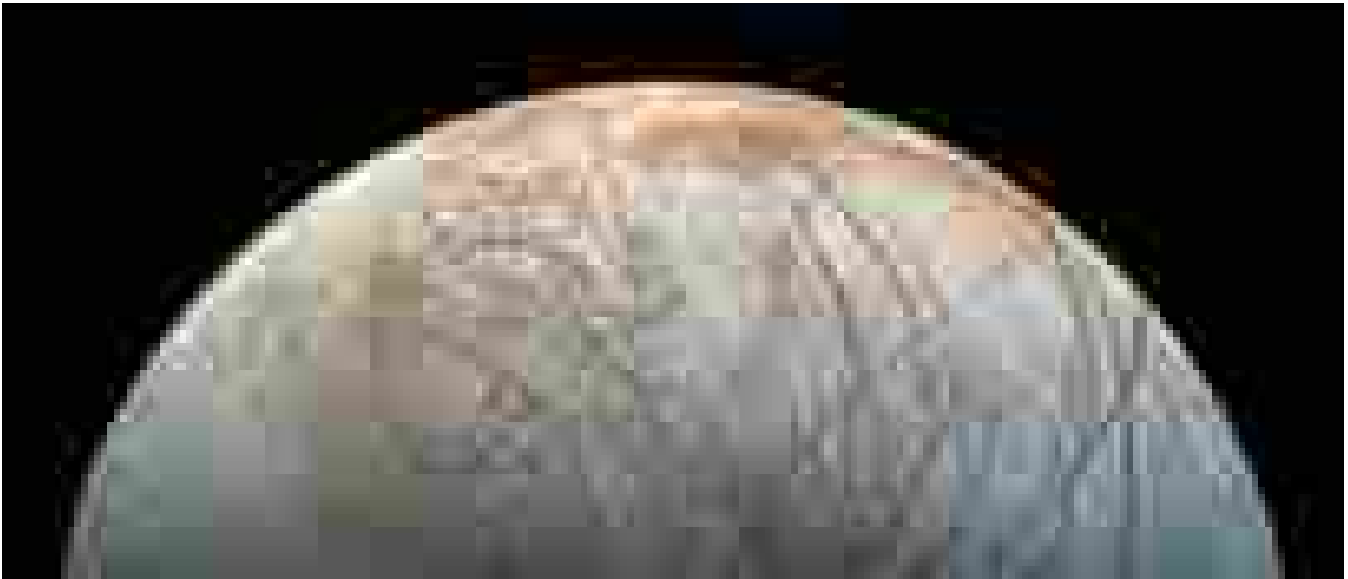
Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
	Ansa.it	26/09/2023	<i>Per le aziende di ricambi auto +11% ricavi nel semestre</i>	2
1+17	Il Sole 24 Ore	26/09/2023	<i>Il ministro Urso: ha vinto il fronte dei Paesi responsabili (F.Greco)</i>	6
28	La Repubblica	26/09/2023	<i>Intesa al ribasso sugli Euro 7 passo indietro degli Stati Ue (D.Longhin)</i>	7
17	Il Messaggero	26/09/2023	<i>Auto green, passa la linea italiana. "Ci sara' piu' tempo per Euro 7" (G.Rosana)</i>	8
17	MF - Milano Finanza	26/09/2023	<i>Auto, l'Euro 7 accontenta tutti (A.Boeris)</i>	9
	Quattroruote.it	26/09/2023	<i>Euro 7 Vavassori (Anfia): "Aperta una breccia, ma il percorso e' ancora delicato"</i>	10
	Ilmondodeitrasporti.com	26/09/2023	<i>ANFIA Vavassori: "Soddisfatti dell'accordo raggiunto dal Consiglio. Approccio razionale del nostro P"</i>	13
	Motorionline.com	26/09/2023	<i>Euro 7, Vavassori (Anfia) sul passo indietro dell'Ue: Siamo soddisfatti, giuste le nuove date di ent</i>	14
	Vadoetornoweb.com	26/09/2023	<i>Euro 7, il Consiglio europeo viene incontro alle richieste dei costruttori: tempi diluiti e livelli</i>	16
	Assodimi.it	26/09/2023	<i>Convengo di ANFIA sulle nuove UNI EN 280-1: 2022 e UNI EN280-2: 2022</i>	19
	Partsweb.it	26/09/2023	<i>40 anni di ANFIA-Aftermarket</i>	22
	Trasportale.it	26/09/2023	<i>40 anni di ANFIA Aftermarket</i>	25
	Torinoggi.it	26/09/2023	<i>Ricambi e autoriparazioni: il 2023 prosegue la crescita per il mondo che assiste le quattro ruote</i>	29
1+8	Italia Oggi	27/09/2023	<i>Auto verde: sono a rischio 268 mila occupati. Intanto chiude Magneti Marelli di Crevalcore (C.Valentini)</i>	31
9	L'Eco di Bergamo	27/09/2023	<i>Vavassori (Anfia): "Siamo europeisti ma stop a bulimia regolamentare"</i>	32
	Ilsole24ore.com	27/09/2023	<i>L'Aftermarket cresce dell'11% e si prepara alla sfida della digitalizzazione - Il Sole 24 ORE</i>	33
	NotiziarioMotoristico.com	27/09/2023	<i>ANFIA festeggia 40 anni di storia in aftermarket</i>	35
	Affaritaliani.it	27/09/2023	<i>Vavassori Anfia, "Molto soddisfatti, tiene conto delle nostre osservazioni"</i>	37
	Inforicambi.it	27/09/2023	<i>Euro 7: slitta l'entrata in vigore</i>	38
	Partsweb.it	27/09/2023	<i>Mercato Aftermarket +11,2% nel primo semestre 2023</i>	40
	Trasporti-Italia.com	27/09/2023	<i>Anfia-Aftermarket celebra 40 anni di attivita' e si prepara alla rivoluzione dell'e-mobility</i>	42
9	L'Eco di Bergamo	28/09/2023	<i>"La filiera dell'auto raccolga in fretta la sfida digitale"</i>	44
	Auto.it	28/09/2023	<i>ANFIA, i 40 anni del ramo Aftermarket</i>	46
	Hdmotori.it	28/09/2023	<i>Euro 7, Vavassori (Anfia): il "percorso e' ancora molto complicato"</i>	47
	Ilgiornaledellaftermarket.it	28/09/2023	<i>ANFIA: il fatturato aftermarket e' in rialzo</i>	49
	Inforicambi.it	28/09/2023	<i>ANFIA celebra i suoi primi 40 anni</i>	50
	NotiziarioMotoristico.com	28/09/2023	<i>L'aftermarket cresce nei primi sei mesi del 2023: il fatturato chiude in rialzo dell'11,2%</i>	52
	Trasporti-Italia.com	28/09/2023	<i>Mercato ricambi automotive: crescita a doppia cifra nel primo semestre 2023</i>	53



50 anni senza Nannarella



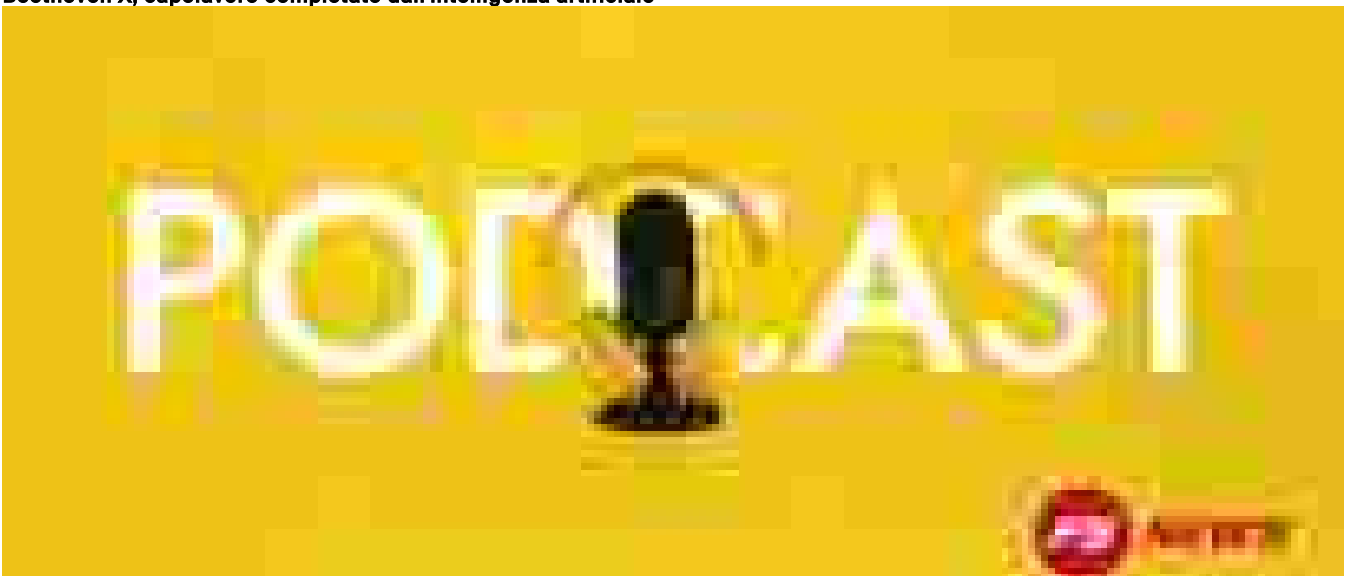
Negli Usa l'IV Bar, ultima frontiera del wellness



Nell'oceano di una luna di Giove un altro ingrediente della vita



Beethoven X, capolavoro completato dall'intelligenza artificiale



FSNews

Contenuto sponsorizzato

Temi caldiNapollitanomiGrantiMessina DenaroCalvanocaro bollette

/ **MOTORI** / Industria e Analisi

Naviga :

Per le aziende di ricambi auto +11% ricavi nel semestre

Anfia, 'settore gode di ottima salute, sfida è il digitale'

TORINO, 26 settembre 2023, 12:32

Redazione ANSA

←
- RIPRODUZIONE RISERVATA

Nel primo semestre del 2023 il fatturato delle aziende che producono ricambi nel settore automotive è cresciuto dell'11%. Si tratta di un trend positivo dopo il calo del 14% del 2020, anno della pandemia, Nel 2021 l'incremento è stato del 22% rispetto al 2020 e dell'5% sul 2019, nel 2022 dell'8% sul 2021. Lo ha spiegato Massimo Pellegrino, coordinatore dell'Anfia Aftermarket, nell'incontro organizzato per celebrare i 40 anni della sezione. "Abbiamo dovuto affrontare molte sfide, come quella legata agli incentivi alla rottamazione del 1997 e 1998 quando sono stati sostituiti più di 3 milioni di veicoli e quella del Covid con lo shortage dei componenti. Il settore però è in ottima salute, sta performando in maniera positiva e ha una filiera sana, preparata e resiliente", ha spiegato Pellegrino. Il presidente dell'Anfia Roberto Vavassori ha sottolineato l'importanza della digitalizzazione per il settore. "Passare da una filiera meccanica o meccatronica a una filiera digitale con

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

contenuti diversi è una sfida gigantesca", ha detto. "La digitalizzazione diventa sempre più invasiva, è parte fondamentale dei nostri prodotti e processi. Bisogna guardare anche ai rischi. La consapevolezza dei consumatori rispetto ai componenti del veicolo è molto diminuita. Si dà per scontato che se si trova qualcosa su Amazon vada bene, ma non è così, bisogna spiegare l'importanza della sicurezza e la differenza tra un prodotto e un altro".

Riproduzione riservata © Copyright ANSA

Condividi



Ultima ora

12:33

Sofia Napolitano si commuove, uomo formidabile e premuroso

12:20

Fontana e La Russa ricordano Napolitano, una figura chiave

12:07

Feretro di Napolitano alla Camera, l'omaggio delle autorità

12:01

Israele punta all'accordo con l'Arabia Saudita entro marzo 2024

11:54

Kiev, 'abbiamo un drone segreto, distrutte armi per 7 milioni'

Video >

Il feretro di Napolitano fa il suo ingresso a Montecitorio



Napolitano, corazzieri entrano a Montecitorio



Caivano: stupri al Parco Verde, 9 misure cautelari

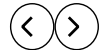


50 anni senza Nannarella



Tornano gli attacchi hacker con le vecchie chiavette Usb

Iscriviti alle newsletter



LA REAZIONE

Il ministro Urso: ha vinto il fronte dei Paesi responsabili

— Servizio a pag. 19

Urso: «Ha vinto il fronte dei responsabili»

Le reazioni

Per il Governo italiano, sceso in campo con la Francia, è una vittoria «della ragione»

Filomena Greco

TORINO

Per il Governo italiano, che insieme a Francia e Repubblica Ceca, ha guidato la fronda contro l'inasprimento degli obiettivi di emissioni per i motori Euro 7, si tratta di una vittoria "della ragione". «Prevale la ragione sulla ideologia» ha sottolineato il ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso che parla di una affermazione del fronte della responsabilità. «Il testo approvato è profondamente migliorato rispetto alla proposta iniziale della Commissione – scrive il ministro – risponde ad una visione finalmente concreta, realistica, pragmatica, più volte reclamata dall'Italia».

L'accordo tra i ministri dell'industria e dello sviluppo in Europa disinnesca dunque la "mina industriale" rappresentata per le case produttrici

dal nuovo Regolamento Euro 7 per i futuri motori endotermici. «Il risultato più importante – evidenzia Roberto Vavassori, presidente di Anfia, la sigla delle imprese della filiera auto italiana – non è tanto lo slittamento in avanti dei tempi di applicazione del nuovo regolamento, quanto piuttosto il fatto che sono stati eliminati questi parametri tecnici aggiuntivi rispetto all'Euro 6, che di fatto rendevano gli obiettivi di riduzione delle emissioni difficili da raggiungere e costose, per i produttori ma anche per il mercato e i clienti». In un settore focalizzato sulla transizione verso l'elettrico, è il ragionamento dei produttori, distogliere risorse per adeguare i motori endotermici – destinati tra l'altro a finire nel 2035 – a nuovi standard è incoerente e dispersivo.

Non si tratta però dell'industria che vince e dell'ambiente che perde, aggiunge Vavassori, quanto piuttosto di una posizione che tutela l'industria dell'auto e i lavoratori del comparto. «Serve superare posizioni tribali – aggiunge Vavassori – e lavorare affinché l'Europa adotti un atteggiamento razionale. La via della transizione è tracciata, l'ultimo dato relativo alle immatricolazioni in Europa ha registrato quasi un terzo di modelli

elettrificati. A questo punto però serve aprire a vettore energetici a bassa emissione, compresi quelli che chiede l'Italia, ibiocarburanti. Prima adotteremo questa nuova generazione di carburanti prima decarbonizzeremo il comparto e raggiungeremo gli obiettivi fissati da Bruxelles». Su questo aspetto il ministro dell'Ambiente Gilberto Pichetto Fratin, che ha evidenziato il grande risultato negoziale del Governo italiano, ha sottolineato:

Vavassori (Anfia):
«La cosa più importante è che sono stati eliminati i parametri tecnici aggiuntivi all'Euro 6»

«Mi auguro che questo voto sia anche un viatico per affermare la centralità di tecnologie potenzialmente vincenti come i biocarburanti avanzati».

Il nuovo regolamento, su sollecitazione italiana spiega ancora il ministro, «permette di salvaguardare anche la filiera automotive dei produttori di piccoli volumi, l'alta gamma tipica della produzione italiana come Ferrari, Lamborghini, Maserati, simboli del Made in Italy che producono circa 50mila autovetture l'anno».

E se in Europa esiste una dialettica tra l'Accea, a cui fanno capo i produttori di auto, da sempre critica sulla nuova proposta della Commissione relativa all'Euro 7, e Clepa, l'associazione dei componentisti, che invece ha chiesto a Bruxelles di accelerare sull'approvazione del nuovo Regolamento, in Italia l'industria dell'auto è compatta nel considerare come un successo questa posizione del Consiglio. Anche perché la filiera italiana dei motori endotermici è molto radicata, conta secondo le stime di Anfia circa 500 imprese e rappresenta una voce consistente delle esportazioni dell'intero comparto, pari a oltre 4 miliardi.

Tra gli aspetti dell'accordo che Anfia considera positivamente ce ne sono almeno altri due: la scelta di riportare i test di prova a banco per i veicoli pesanti e poi la decisione, fondamentale, di coordinare la regolamentazione relativa alle emissioni derivanti da freni e pneumatici con quella dell'Unece, United Nations Economic Commission for Europe, destinata a diventare uno standard globale e a far fare all'Europa un passo avanti nella competitività rispetto ad altri paesi produttori.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'IMPATTO
La filiera italiana dei motori endotermici è molto radicata, conta circa 500 imprese



LA TRANSIZIONE ENERGETICA

Intesa al ribasso sugli Euro 7 passo indietro degli Stati Ue

L'accordo fra i ministri allunga i tempi e mantiene gli attuali limiti Euro 6 su auto e furgoni Urso: «Ha prevalso la ragione». Industria soddisfatta, ora parte il confronto finale a Bruxelles

di **Diego Longhin**

ROMA – Un accordo al ribasso, dal punto di vista ambientale, per arrivare ad uno standard Euro 7 su auto e i veicoli commerciali edulcorato rispetto all'ipotesi avanzata dalla Commissione europea. I ministri dell'impresa e dello sviluppo dei 27 Paesi Ue, riuniti ieri a Bruxelles, hanno trovato un'intesa su un loro testo. Documento che dovrà poi essere messo a confronto con quello della Commissione e con quello del Parlamento per arrivare al definitivo.

L'indirizzo della maggioranza dei governi dell'Unione è chiaro: non incrementare gli obiettivi rispetto allo standard in vigore sul fronte emissioni polveri sottili e ossidi di azoto. Venire incontro alle richieste dei produttori, da Stellantis a Renault, da Volkswagen a Bmw, solo per citare alcune case, e delle associazioni di categoria dell'auto per ridimensionare gli investimenti previsti, tenendo conto delle scadenze fissate, a partire dal 2035, rispetto alla transizione verso la mobilità elettrica. I ministri non sono arrivati a rigettare l'Euro 7, come chiedevano i costruttori, per cui alla fine i motori dovranno essere riomologati, ma gli standard di emissioni rimangono uguali a quelli dell'ultima versione dell'Euro 6 e c'è uno slittamento dell'entrata in vigore di due anni, dal 2025 al 2027, per le auto, e di quattro per i furgoni, mantenendo i test su rulli in laboratorio e non sulla strada. La parte riguardante il particolato dei freni e degli pneumatici, oltre alla durata delle batterie, elementi nuovi introdotti con l'Euro 7, sono stati confermati anche dai ministri.

A livello politico, a pochi mesi dal voto per il rinnovo del Parlamento europeo, emerge sempre più una

maggioranza variabile che, causa crisi e richieste delle imprese, vuole frenare su tutte le norme green. Un movimento non solo a Bruxelles. La scorsa settimana il Regno Unito ha spostato di cinque anni, dal 2030 al 2035, lo stop ai motori termici. Scelte, come quella del Consiglio di ieri, stigmatizzate dalle organizzazioni e associazioni ambientaliste.

La proposta, suggerita dalla Spagna che presiedeva la riunione e supportata dall'Italia, è stata votata a larga maggioranza dagli altri Paesi Ue, con una minoranza costituita da Germania, Austria, Lussemburgo e Danimarca, Paesi Bassi, che si sono astenuti. E il ministro dell'Impresa e del Made in Italy, Adolfo Urso, sostiene che per l'Italia si tratta di un successo: «Ha prevalso la ragione sull'ideologia, la linea italiana di responsabilità concretezza e pragmatismo. Siamo sulla giusta strada che coniuga la duplice transizione ambientale e tecnologica con le esigenze delle imprese europee, dei lavoratori e cittadini». Il padre dello standard Euro 7, il commissario europeo al Mercato interno, Thierry Breton, giudica positivo che i ministri abbiano trovato un accordo. Non lo commenta, anche se prende atto che «sull'inquinamento allo scarico, il Consiglio ha concordato un approccio meno ambizioso rispetto a quello della Commissione». Soddisfatta l'Acea per il cambio di rotta, ma l'associazione dei produttori della Ue chiede ancora di allargare le maglie in una fase in cui investimenti sono concentrati sull'elettrico: «La posizione degli Stati rappresenta un miglioramento rispetto a una proposta della Commissione sproporzionata, con costi elevati per l'industria e i clienti, e con benefici ambientali limitati», spiega la direttrice generale di Acea, Sigrid de Vries. In Italia il numero uno dell'Anfia, Roberto Vavas-

sori, dice che «i correttivi proposti dagli Stati sono giusti. L'approccio pragmatico e razionale dell'Italia e gli altri Stati fa sperare che in Europa sia possibile discutere e decidere senza ideologie». © RIPRODUZIONE RISERVATA



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Auto green, passa la linea italiana «Ci sarà più tempo per Euro 7»

► Via libera dai ministri dell'Industria all'intesa sulle emissioni inquinanti diverse dalla CO2

IL VERTICE

BRUXELLES Arriva l'allentamento sugli standard Euro 7 per le vetture. Superando il no della Germania, i ministri dell'Industria dell'Ue riuniti ieri nel Consiglio Competitività hanno approvato ieri il testo di compromesso sulle emissioni inquinanti diverse dalla CO2 predisposto dalla Spagna, che ha la presidenza di turno dell'organismo: la svolta attenua la stretta proposta dieci mesi fa dalla Commissione e dà più tempo ai costruttori per adeguarsi alla normativa di settore. Passa insomma, a maggioranza, la linea italiana, costruita di sponda con Francia e Repubblica Ceca e altri cinque Paesi (Polonia, Ungheria, Slovacchia, Romania e Bulgaria): è quello che il ministro delle Imprese e del made in Italy Adolfo Urso, lasciando Bruxelles, chiama «il fronte della responsabilità» che fa «prevalere la ragione sull'ideologia».

LA LINEA

**RINVIATA DI 30 MESI
LA SCADENZA
DEL PRIMO LUGLIO 2025
L'OBIETTIVO
È RIDURRE I COSTI
PER LE AZIENDE**

Un'impostazione condivisa dalla filiera automobilistica, con il presidente dell'Anfia Roberto Vavassori che si dice soddisfatto dell'accordo e dall'approccio «pragmatico e razionale». In minoranza si è trovata, invece, una ristretta pattuglia del nord capitanata da Berlino e composta da Danimarca, Austria, Paesi Bassi e Lussemburgo. Per la Germania sarebbe, tuttavia, in arrivo un premio di consolazione, visto che l'esecutivo Ue ha quasi messo a punto le regole sui combustibili sintetici chieste a gran voce dai tedeschi. Nel testo adottato dai ministri, che adesso dovrà essere negoziato con gli europarlamentari prima di diventare definitivo, vengono eliminati i vincoli più restrittivi immaginati dall'esecutivo Ue per le emissioni dei tubi di scarico delle auto: per volere dei governi, rimarranno validi anche per l'Euro 7 i valori già stabiliti nel quadro degli standard Euro 6 per auto e furgoni. E vengono allungati i tempi prima che scattino gli obblighi di adeguamento alla norma-

► Urso: «Ha prevalso la ragione sull'ideologia»
Plauso anche dall'associazione dei costruttori

tiva in capo alle aziende dell'automotive: salta la scadenza giudicata fin troppo ravvicinata del 1° luglio 2025, rinviata a 30 mesi (dai 24 inizialmente ipotizzati dai governi) dopo l'entrata in vigore del regolamento.

La principale ragione, spiega a Bruxelles, è legata alla necessità di «ridurre i costi per le imprese in un momento in cui i costruttori di autovetture sono in una fase di trasformazione» verso l'elettrico, dopo lo stop al motore a diesel e benzina dal 2035. Inoltre, fanno notare fonti del Mimit, su pressing italiano, nel compromesso è stato inserito un correttivo per far sì che il criterio secondo cui definire i produttori di piccoli volumi - per cui si prevedono ulteriori deroghe come la sostituzione delle prove in sede di omologazione con dichiarazioni di conformità - tenga conto solo della produzione su scala europea e non sul piano globale. Per il nostro Paese, si tratta di strappare più tutele per la filiera di alta gamma (tra cui Ferrari, Maserati e Lam-

borghini) che costruisce circa 50 mila vetture l'anno. Invariata, invece, la maggiore novità di Euro 7 con l'obiettivo di migliorare la qualità dell'aria: lo standard non regolamenta solo i gas di scappamento, ma pure le emissioni di particolato prodotte da freni e pneumatici.

IL CAMBIAMENTO

La battuta d'arresto su Euro 7 era diventata in questi mesi uno dei principali simboli della "fase 2" del Green Deal. Il cambio di passo formalizzato ieri, per Urso è anche sintomo di un nuovo corso politico: da quando il gran capo della strategia verde Ue «Frans Timmermans ha lasciato questi dossier», dimettendosi dall'esecutivo Ue per correre come premier alle legislative olandesi - ha detto -, «l'Europa s'è messa sulla carreggiata giusta, quella della responsabilità», che consente di «coniugare al meglio la transizione elettrica con la sostenibilità del nostro sistema sociale e produttivo».

Gabriele Rosana

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ARRIVA IL VIA LIBERA DEL CONSIGLIO EUROPEO AL NUOVO REGOLAMENTO SULLE EMISSIONI

Auto, l'Euro 7 accontenta tutti

In Ue passa la linea elaborata dalla Spagna e sostenuta da Italia e Francia: rinviata di due anni l'adozione e tolti i vincoli più restrittivi. Il ministro Urso: salvate le imprese, successo italiano

DI ANDREA BOERIS

Via libera al regolamento Euro 7, ma con limitazioni minori e più tempo per l'applicazione. Ieri a Bruxelles il Consiglio Ue Competitività ha adottato la posizione negoziale elaborata dalla Spagna, a cui spetta la presidenza di turno dell'Unione, sulla proposta del nuovo regolamento che tratta l'omologazione dei veicoli a motore e dei motori per quanto riguarda le loro emissioni. «Il "fronte della responsabilità" sul regolamento Euro 7 è riuscito in quello che molti ritenevano impossibile: un vero ribaltamento delle forze in campo che cambia la maggioranza in Ue», ha dichiarato il ministro delle

Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso a margine del Consiglio. «Il testo approvato è profondamente migliorato rispetto alla proposta iniziale della Commissione, risponde a una visione finalmente concreta più volte reclamata dall'Italia. Prevale finalmente la ragione sulla ideologia». La nuova proposta è passata a larga maggioranza mettendo in minoranza la Germania con Danimarca e Austria. In particolare, spiega il Mimit, «nella nuova proposta vengono rinviati di circa due anni i tempi di adozione della nuova normativa, garantendo più tempo alle aziende nella riconversione verso la transizione green per i veicoli sia leggeri sia pesanti». Inoltre vengono «eliminati nuovi vincoli più restrittivi, permanen-

do i valori stabiliti dal regolamento Euro 6 per i motori a combustione interna, per le emissioni di particolato e per le condizioni per i test di emissioni delle autovetture».

In questo modo vengono ridotti in modo significativo i costi per le imprese automobilistiche, che dovranno distogliere minori investimenti per l'adeguamento alle nuove tecnologie, con minori costi anche per i consumatori. Per le case automobilistiche europee sarà possibile indirizzare da subito una maggior quantità di risorse per gli investimenti sulla transizione all'elettrico.

Il nuovo regolamento, prosegue ancora il Mimit, «su sollecitazione italiana permette di salvaguardare la filiera automotiva

dei produttori di piccoli volumi, l'alta gamma tipica della produzione italiana come Ferrari, Lamborghini, Maserati, simboli del Made in Italy che producono circa 50 mila autovetture l'anno».

Vengono tutelati «anche i produttori di veicoli commerciali, come Iveco e Cnh, per i quali restano i vincoli previsti dal regolamento Euro 6. Previsione importante anche per l'indotto italiano, che partecipa alla produzione di oltre 320 mila veicoli commerciali l'anno». E infatti anche l'associazione della filiera dell'auto esulta. «Siamo molto soddisfatti dell'accordo perché tiene conto della maggior parte delle osservazioni che Anfia aveva condiviso con le istituzioni», ha commentato il presidente Roberto Vavassori. (riproduzione riservata)



Adolfo Urso Mimit



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



ADV



AutomobilISSIMA

Tutto quello che dovete sapere sulla nuova mobilità, sull'elettrificazione e sui temi caldi dell'industria automobilistica. Per conoscere a fondo l'auto o scegliere quella nuova sapendo ciò di cui si sta parlando: usarla al meglio, essere sostenibili e... sempre in movimento

INDUSTRIA E FINANZA

Euro 7

Vavassori (Anfia): "Aperta una breccia, ma il percorso è ancora delicato"

Rosario Murgida | Pubblicato il 26/09/2023 | 0 commenti

VIDEOPERTINA

Honda ZR-V, per chi bada ai consumi

ADV

Roberto Vavassori, presidente dell'Anfia, torna a esprimere soddisfazione sulla decisione del Consiglio europeo di adottare un **orientamento generale** sulla normativa Euro 7 decisamente meno restrittivo rispetto alle proposte della Commissione Ue, con limiti alle emissioni sostanzialmente allineati a quelli della direttiva Euro 6 e tempi più lunghi per l'applicazione delle nuove disposizioni. "È un passo avanti nella direzione auspicata, ma non si gridi alla vittoria", ha affermato Vavassori durante un evento per i 40 anni della sezione Aftermarket, aggiungendo un tono di cautela più importante. "È solo una tappa di un percorso ancora delicato e molto complicato".

Procedura complessa. La cautela dell'Anfia è più che d'obbligo: infatti, ora tocca al Parlamento europeo esprimere un parere e, con questo, far partire la procedura del cosiddetto Trilogo, il processo negoziale tra le massime istituzioni del blocco comunitario su questioni di particolare importanza politica e strategica. D'altro canto, Vavassori ha espresso il suo maggior timore proprio su quanto avverrà al parlamento: "La cosa peggiore che potrebbe succedere nelle prossime settimane è che qualche europdeputato voglia fare da giustiziere dell'accordo trovato faticosamente in Consiglio per riportare l'asticella dov'era quando l'ha presentata la Commissione. È un rischio che dobbiamo assolutamente evitare perché vorrebbe dire ricadere nel tribalismo che abbiamo vissuto nei giorni del **dieselgate**". Proprio ieri Vavassori, commentando a caldo il voto del Consiglio, ha espresso la soddisfazione dell'intera filiera per un compromesso che "tiene conto della maggior parte delle osservazioni tecniche e strategiche" condivise dall'Anfia con le istituzioni nazionali ed europee. Dunque, sono "giuste le nuove date di entrata in vigore, coerente la scelta di mantenere gli attuali standard per i veicoli leggeri e quella di riportare i test di prova a banco per i veicoli pesanti, fondamentale il coordinamento della regolamentazione di freni e pneumatici con quella dell'Unece".

Aperta una breccia. "L'approccio pragmatico e razionale" dell'Italia e di altri Stati "nell'affrontare un dossier così importanti fa riaffiorare la speranza che in Europa sia possibile discutere e decidere senza ideologie", ha aggiunto il numero uno dell'associazione, che oggi ha continuato a esprimere la sua soddisfazione: "Abbiamo aperto una breccia nel muro di Bruxelles". Vavassori non ha mancato di criticare più volte le istituzioni comunitarie, soprattutto perchè non pare "comprendano" l'importanza della competitività delle filiere" ancor più nel difficile contesto del passaggio verso la mobilità elettrica. Ecco perchè il numero uno dell'Anfia ha chiesto di "disegnare una transizione intelligente" per salvaguardare un'intera filiera. Sempre in tema



DS AUTOMOBILES: E... DINAMISMO

INFO PUBBLICITARIA

Focus ON



DS Automobiles: eleganza e

INFO PUBBLICITARIA



Sensify™: il sistema frenante

INFO PUBBLICITARIA



Illumina la strada con la potenza

INFO PUBBLICITARIA

ADV

ADV

di competitività, Vavassori ha ancora una volta accusato l'Unione di un eccesso normativo: "Cara Europa, fermati nella tua **bulimia regolamentare**. In questo momento le aziende stanno rispondendo in maniera non competitiva a una serie di richieste regolamentari che vanno ripensate e reindirizzate. Ci sono troppe regole, mentre per la filiera dell'auto serve un regolamento specifico che non metta a rischio la sua competitività". Competitività che diventa fondamentale per affrontare una "trasformazione mai vista in 40 anni di lavoro". che ci pone "di fronte non solo a grandi opportunità, ma anche a grandi rischi: passare da una filiera meccanica o meccatronica a una filiera digitale ed elettrica rappresenta una sfida gigantesca".

TAGS: ANFIA EURO 7

© RIPRODUZIONE RISERVATA

[VAI ALLO SPECIALE AUTOMOBILISSIMA >](#)

COMMENTA

Disclaimer



QUATTORRUOTE

[Contatti](#) [Redazione](#)
[Termini e Condizioni d'Uso](#)



Domus | Dueruote | Il Cucchiaino d'Argento | Meridiani Montagne | Ruoteclassiche | Motonline | Editoriale Domus | Accademia ED | Pista ASC |
 Quattroruote Professional | Pubblicità | ShopED

Editoriale Domus SpA Via G. Mazzocchi, 1/3 20089 Rozzano (MI) - Codice fiscale, partita IVA e iscrizione al Registro delle Imprese di Milano n. 07835550158
 R.E.A. di Milano n. 1186124 - Capitale sociale versato € 5.000.000,00 - Tutti i Diritti Riservati - Privacy - Informativa Cookie completa - Gestione Cookies - Lic. SIAE n. 4653/I/908

ATTUALITÀ | TEST DRIVE | PERSONAGGI | DEALER | TRASPORTATORI | MOBILITÀ | AZIENDE

EDITRICE VEGA

IL MONDO DEI TRASPORTI

MENSILE DI POLITICA, ECONOMIA, CULTURA E TECNICA DEL TRASPORTO

FONDATAIO E DIRETTO DA PAOLO ALTIERI

EDITRICE VEGA

Martedì 26 settembre 2023

ANFIA Vavassori: "Soddisfatti dell'accordo raggiunto dal Consiglio. Approccio razionale del nostro Paese"

Martedì, 26 settembre 2023



Ecco quanto dichiarato dal Presidente ANFIA Roberto Vavassori circa il nuovo accordo raggiunto sull'Euro7.

"Siamo molto soddisfatti dell'accordo raggiunto oggi dal Consiglio, perché tiene conto della maggior parte delle osservazioni tecniche e strategiche che ANFIA aveva condiviso con le istituzioni nazionali ed europee.

Giuste le nuove date di entrata in vigore, coerente la scelta di mantenere gli attuali standard per i veicoli leggeri e quella di riportare i test di prova a banco per i veicoli pesanti, fondamentale il coordinamento della regolamentazione di freni e pneumatici con quella dell'UNECE.

L'approccio pragmatico e razionale che l'Italia e gli altri Stati Membri hanno adottato nell'affrontare un dossier così importante per la filiera automotive europea fa riaffiorare la speranza che in Europa sia possibile discutere e decidere senza ideologie. In tal senso, al Governo italiano, e in particolare al MIMIT, va riconosciuta la tenacia di una leadership importante mantenuta in tutte le fasi negoziali sui temi prioritari per la nostra industria.

Il passo importante di oggi è parte essenziale di un percorso ancora complesso, perché nelle prossime settimane sarà il Parlamento europeo a dover esprimere a sua volta la posizione da portare nel negoziato finale. Perciò, l'appello di tutta la filiera automotive agli europarlamentari italiani è di analizzare il testo di compromesso approvato dagli Stati Membri, coglierne e condividerne la ragione e lo spirito, per poi adottare una posizione che sia altrettanto razionale e pragmatica".

GLI ASSISTENTI SUPER SAFETY DI MERCEDES-BENZ TRUCKS.

Segui ABA 6, ASGA 2, FGA e ADA 3 nella loro missione di garantire la sicurezza stradale.

Scopri ora

KÖGEL

LA LEGGEREZZA È LA NUOVA GRANDEZZA. BECAUSE WE CARE!

- ✓ massimo carico utile*
- ✓ risparmio di carburante documentabile*
- ✓ stabilità comprovata

*Per maggiori informazioni consultare il sito: www.koegel.com/CO2

Compila il seguente modulo per ricevere la nostra newsletter:

Email Nome

Autorizzo al trattamento dei miei dati ai sensi della legge sulla privacy (D.Lgs. 196/2003).

Vega Editrice | Il Mondo dei Trasporti | MDT Players | Paolo Altieri | Contatti | Condizioni d'uso

Il Mondo dei Trasporti © 2023 - Testata registrata presso il Tribunale di Milano, n°327 del 04/05/1991
MDT in diretta © 2023 - Testata registrata presso il Tribunale di Milano, n°42 del 08/02/2013
MDT Players © 2023 - Testata registrata presso il Tribunale di Milano, n°3687 del 12/03/2021

Direzione, redazione e amministrazione: Via Ramazzotti 20, 20900 Monza - tel. 039/493101 fax 039/493103 - info@vegaeditrice.it
Sede Legale: Via Stresa 15 - 20125 Milano Direttore responsabile: Paolo Altieri - Editore: Vega Editrice - P.IVA 07336310151

Credits: Aleide

Per offrirti il miglior servizio possibile questo sito utilizza i cookies. Continuando la navigazione acconsenti al loro impiego. [Clicca qui per maggiori dettagli.](#)

OK

[AUTO](#)
[ECOLOGIA](#)

Euro 7, Vavassori (Anfia) sul passo indietro dell'Ue: Siamo soddisfatti, giuste le nuove date di entrata in vigore

Le dichiarazioni del presidente dell'associazione nazionale filiera industria automotive



di **Gaetano Scavuzzo** 26 Settembre, 2023

[Euro 7 >](#)



L'intesa al ribasso approvata dal Consiglio Ue sul [Regolamento Euro 7](#) che ne allunga i tempi dell'entrata in vigore è stata accolta positivamente dal comparto automobilistico italiano.

ULTIME NEWS



Euro 7, Vavassori (Anfia) sul passo indietro dell'Ue: Siamo soddisfatti, giuste le nuove date di entrata in vigore

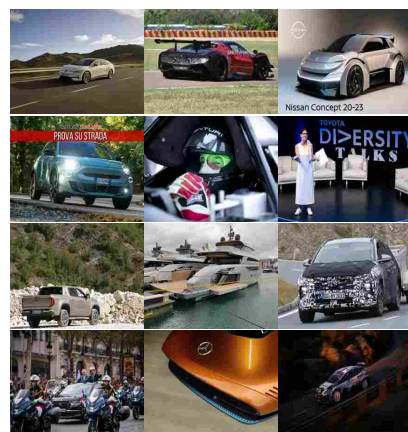


Volkswagen ID.7: i nuovi sedili ergoActive promettono viaggi rilassanti [FOTO]



BYD Dolphin: prodotto l'esemplare numero 500.000 in 2 anni

FOTO



TUTTE LE FOTO >

Una soddisfazione espressa chiaramente da **Roberto Vavassori**, presidente di **Anfia** (associazione nazionale filiera industria automotive), che ha commentato così: "Siamo molto soddisfatti dell'accordo raggiunto dal Consiglio, perché tiene conto della maggior parte delle osservazioni tecniche e strategiche che **Anfia** aveva condiviso con le istituzioni nazionali ed europee. Giuste le nuove date di entrata in vigore, coerente la scelta di mantenere gli attuali standard per i veicoli leggeri e quella di riportare i test di prova a banco per i veicoli pesanti, fondamentale il coordinamento della regolamentazione di freni e pneumatici con quella dell'Unece".

"Speranza che in Europa sia possibile discutere e decidere senza ideologie"

"L'approccio pragmatico e razionale che l'Italia e gli altri Stati membri – prosegue Vavassori – hanno adottato nell'affrontare un dossier così importante per la filiera automotive europea fa riaffiorare la speranza che in Europa sia possibile discutere e decidere senza ideologie. In tal senso, al Governo italiano, e in particolare al MIMIT, va riconosciuta la tenacia di una leadership importante mantenuta in tutte le fasi negoziali sui temi prioritari per la nostra industria.

"Adottare una posizione razionale e pragmatica"

Il passo importante di oggi – conclude il presidente di **Anfia** – è parte essenziale di un percorso ancora complesso, perché nelle prossime settimane sarà il Parlamento europeo a dover esprimere a sua volta la posizione da portare nel negoziato finale. Perciò, l'appello di tutta la filiera automotive agli europarlamentari italiani è di analizzare il testo di compromesso approvato dagli Stati membri, coglierne e condividerne la ragione e lo spirito, per poi adottare una posizione che sia altrettanto razionale e pragmatica".



Rate this post

Motorionline.com è stato selezionato dal nuovo servizio di Google News, se vuoi essere sempre aggiornato sulle nostre notizie

SEGUICI QUI



Abbonati

Chi Siamo Newsletter Sondaggio La Rivista Appuntamenti Contatti

f t @in

Web

Cerca nel sito



Home Succede Oggi In Prova Truck Light Truck Trailer Logistica Parts Eventi Vedi tutte le categorie v

Euro 7, il Consiglio europeo viene incontro alle richieste dei costruttori: tempi diluiti e livelli di emissione più bassi per i camion

Il Consiglio europeo "ammorbidisce" la posizione iniziale della Commissione e lascia più tempo ai costruttori. Soddisfazione dell'Italia, promotrice di una proposta più soft. Reazioni positive anche da parte dell'ACEA e, in Italia, di [ANFIA](#) e Federauto.

09/26/2023 di Redazione



Il Consiglio europeo si è finalmente espresso sullo standard Euro 7, che dovrebbe

In primo piano

[VIDEO] Renault Trucks T High 480 TC Cyborg, alla scoperta di un camion davvero unico

08/31/2023 Prove, Video

Inaugurata a Södertälje la nuova fabbrica Scania per l'assemblaggio delle batterie

09/05/2023 Succede Oggi

Oltre i pneumatici. Soluzioni e servizi dell'approccio Total Mobility di Goodyear

08/28/2023 Parts

Risparmiare tempo e denaro: ora la funzione telematica DKV LIVE è disponibile anche su DKV BOX EUROPE

08/29/2023 Parts

Il 28 settembre a Prato una nuova tappa del Sustainable Tour su digitalizzazione e transizione energetica nel trasporto

09/21/2023

Sustainable Tour

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

fissare i livelli di emissioni consentiti per i nuovi motori a combustione interna ([qui](#) la proposta iniziale della Commissione UE). Per la prima volta, un unico atto giuridico comunitario ha riguardato diversi segmenti automotive, come auto, furgoni e veicoli pesanti. **Venendo incontro alle richieste provenienti da diversi Paesi, tra cui l'Italia, il Consiglio ha esteso il periodo consentito per applicare le nuove disposizioni:** per i veicoli pesanti ci saranno 48 mesi di tempo dopo l'entrata in vigore del regolamento per quanto riguarda i nuovi modelli e 60 mesi per quelli già omologati. Tra i veicoli leggeri (auto e furgoni) si passa da 24 a 30 mesi per i nuovi veicoli e a 42 per quelli esistenti.

Inoltre, l'orientamento generale del Consiglio mantiene i limiti di emissione e le condizioni di prova per i veicoli leggeri attualmente applicabili. **Nel caso dei veicoli pesanti, i limiti di emissione sono inferiori e le condizioni di prova sono leggermente adeguate.** Il regolamento Euro 7 contiene inoltre una disposizione speciale sugli autobus urbani in modo da garantire la coerenza con il nuovo obiettivo di azzeramento delle emissioni entro il 2030 proposto per questi veicoli.

Euro 7, parla il rappresentante del Consiglio europeo

“L'Europa è rinomata in tutto il mondo per le autovetture di alta qualità e a basse emissioni che produce. Vogliamo continuare a perseguire l'obiettivo di migliorare la qualità dell'aria”, ha detto **Héctor Gómez Hernández, ministro ad interim dell'Industria, del commercio e del turismo**, rappresentante della presidenza spagnola di turno. “La nostra posizione è quella di continuare a guidare la mobilità del futuro e fissare livelli realistici di emissioni per i veicoli del prossimo decennio, aiutando nel contempo la nostra industria a compiere un salto definitivo verso automobili pulite nel 2035. La presidenza spagnola è stata sensibile alle diverse richieste degli Stati membri e con questa proposta riteniamo di avere conseguito un ampio sostegno, un equilibrio nei costi di investimento dei fabbricanti e un miglioramento dei benefici ambientali derivanti dal regolamento”.

De Vries (ACEA): “Un miglioramento rispetto alla proposta della Commissione”

“La posizione degli Stati membri rappresenta un miglioramento rispetto alla proposta Euro 7 della Commissione Europea, che era del tutto sproporzionata e comportava costi elevati per l'industria e i clienti, con benefici ambientali limitati”, ha dichiarato **Sigrid de Vries, Direttore Generale dell'ACEA**. “L'obiettivo del Consiglio di mantenere gli efficaci test Euro 6/VI è ragionevole. Tuttavia, **rispetto all'attuale normativa, l'Euro 7 è molto più ampio per le nuove autovetture, i furgoni e, in particolare, i veicoli pesanti, e richiede notevoli sforzi di progettazione e di test.** Come tale, richiederà enormi investimenti aggiuntivi da parte della nostra industria in un momento in cui sta riversando tutte le sue risorse nella decarbonizzazione”.

Vavassori (ANFIA): “Valutato l'approccio pragmatico e razionale”

E mentre, dall'Italia, filtra soddisfazione da parte del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per l'accoglimento delle istanze italiane in sede di Consiglio, arriva il commento di **Roberto Vavassori, presidente di ANFIA**. “Siamo molto soddisfatti dell'accordo raggiunto oggi dal Consiglio, perché tiene conto della maggior parte delle osservazioni tecniche e strategiche che ANFIA aveva condiviso con le istituzioni nazionali ed europee. **Giuste le nuove date di entrata in vigore, coerente la scelta di mantenere gli attuali standard per i veicoli leggeri e quella di riportare i test di**

prova a banco per i veicoli pesanti, fondamentale il coordinamento della regolamentazione di freni e pneumatici con quella dell'UNECE. L'approccio pragmatico e razionale che l'Italia e gli altri Stati Membri hanno adottato nell'affrontare un dossier così importante per la filiera automotive europea fa riaffiorare la speranza che in Europa sia possibile discutere e decidere senza ideologie. In tal senso, al Governo italiano, e in particolare al MIMIT, va riconosciuta la tenacia di una leadership importante mantenuta in tutte le fasi negoziali sui temi prioritari per la nostra industria".

Artusi (Federauto): "Non sottrarre risorse alla transizione"

"L'aspetto più significativo della nuova adozione", ha commentato **il vicepresidente di Federauto, Massimo Artusi**, "è rappresentato dalla crescita della consapevolezza presso le istituzioni europee della necessità di correggere gli aspetti ideologici delle proposte iniziali della Commissione, per imboccare la strada del pragmatismo. I tempi di applicazione per i veicoli pesanti prorogati a quattro anni dalla data di pubblicazione del Regolamento, le profonde correzioni sulle funzioni dei sistemi di emission control, l'affidamento ai singoli Stati Membri della definizione delle sanzioni, la rimozione dell'obbligo di immatricolare solo elettrici e fuel-cell per i bus urbani dal 2030 sono tutti elementi che permettono all'industria e alla ricerca di programmare nel tempo i propri investimenti, senza sottrarre risorse preziose alla transizione verso motori e carburanti bio e carbon neutral e senza mettere a repentaglio i bilanci aziendali e i posti di lavoro".

Acea

ANFIA

Commissione UE

consiglio europeo

euro 7

Federauto

Articoli correlati

Stipendi sicuri, Ultrasporti e ITF chiedono strade più sicure

🕒 09/26/2023 📅 Succede Oggi

Assotir, a Milano nessuna novità sui sensori di angolo cieco

🕒 09/25/2023 📅 Succede Oggi

Brennero, il ministro Salvini annuncia il ricorso alla Corte di giustizia europea contro i divieti austriaci

🕒 09/21/2023 📅 Succede Oggi



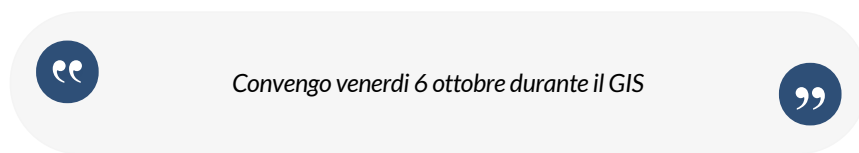
Soluzioni digitali per mezzi professionali

Scopri di più

Shaping the new sustainable mobility.

Convegno di ANFIA sulle nuove UNI EN 280-1: 2022 e UNI EN280-2: 2022

26/09/2023



Anfia in collaborazione con AISEM, ANIMA con il patrocinio di INAIL organizza un convegno dal titolo NUOVE UNI EN 280-1: 2022 E UNI EN280-2: 2022: COME CAMBIA LO STATO DELL'ARTE:

Programma:

- Ore 13.30 Accredito partecipanti
- Ore 14.00 Saluti di apertura Luca De Vita | ANFIA
- Ore 14.05 Introduzione ai lavori Roberto Cianotti | Presidente Commissione UNI Apparecchi di Sollevamento
- UNI EN 280-1: 2022 - Nuovi requisiti e maggiore consapevolezza per il recupero di emergenza

Ricerca materiale, articoli, normativa

NOTIZIE



Convenzioni e collaborazioni 2023

01/01/2023

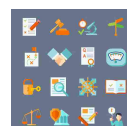
Elenco delle convenzioni attive riservate ai soci Assodimi



NOTIZIE



IN EVIDENZA



Normative sul noleggio
 Tutte le norme da rispettare per chi da a noleggio

- Ore 14.15 Prima verifica
Sara Anastasi | INAIL
Soggetti abilitati
- Massimo Rizzati | ECO CERTIFICAZIONI
Ore 14.35 Annotazioni fabbricanti
Piero Palmieri | Rappresentante **ANFIA**
- Sezione PLE
Luisa Parisotto | AISEM
- UNI EN 280-2:2022 - Dalla gru col cestello al cestello con la gru
 - Ore 15:15
Maria Nice Tini | INAIL
Dibattito
 - Ore 15.50 FOCUS: GRU su autocarro
Angelo Bertocchi | Rappresentante **ANFIA**
Sezione Gru per autocarro
 - Ore 16.00 Conclusioni
Roberto Cianotti | Presidente Commissione
UNI Apparecchi di Sollevamento

Sala D: venerdì 06 Ottobre 2023 14:00 - 16:00

Per iscrizioni gratuita [cliccare qui](#)



Diventa socio

Come aderire ad Assodimi Assonolo



Diventare Noleggiatore

Assodimi in aiuto per chi vuole professionalizzare l'attività



Noleggio vs Acquisto

Quali sono i vantaggi del Noleggio rispetto all'acquisto?



Ricerca noleggio

Che cosa vuoi noleggiare?

PROSSIMI CORSI

Corso Noleggio online Livello 1 Ottobre 2023 17/10/2023-19/10/2023

ISCRIVITI

CONTATTACI

Messaggio

 Accetto codizioni di [Privacy](#)* Iscrizione Newsletter

INVIA MESSAGGIO



Associazione Asso.Di.M.I.
via Roma 24 BUCINE (AR)
T: 055212839
E: info@assodimi.it

COLLABORAZIONI

- ERA
- CONFINDUSTRIA
- FEDERVARIE
- ANCE
- UNACEA
- IPAF
- FEDERACMA

ASSOCIAZIONE

- Chi Siamo
- Statuto
- Codice Condotta
- Comitato Direttivo
- Soci
- Privacy

SERVIZI

- Area Riservata
- Servizi
- Carta dei Servizi
- Progetti
- Ricerca Noleggio

Assodimi//Assonolo usano solo i cookie di sistema tecnici [Learn more](#)

Accetto!



Iscriviti alla Newsletter



Leggi la Digital Edition



Vai allo shop



HOME NEWS TRUCK LOGISTICA EVENTI FORMAZIONE MERCATO OFFICINA AFTERMARKET CONGRESS



Accedi

Home News Attualità

Attualità

40 anni di ANFIA-Aftermarket

26 Settembre 2023



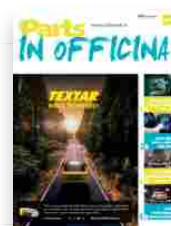
La Sezione Aftermarket di ANFIA, che oggi conta 72 aziende associate, ripercorre quattro decenni di sfide e successi e si prepara alla rivoluzione dell'e-mobility #ANFIAAftermarket40

Si è svolto questa mattina, presso l'Auditorium del grattacielo Intesa Sanpaolo di Torino, l'evento celebrativo dei 40 anni della Sezione Aftermarket di [ANFIA](#)

Nel 1983, su richiesta di alcune aziende associate, venne costituito, in seno al Gruppo Componenti dell'associazione, un primo gruppo di lavoro che si occupasse, dal punto di vista della filiera produttiva, delle tematiche di interesse del mondo della ricambistica e dell'autoriparazione. Da allora, attraverso quattro decenni, il gruppo di lavoro è evoluto fino a diventare una Sezione e contare, oggi, 72 aziende associate, realtà di primo livello

**PARTS**

DISTRIBUZIONE
AFTERMARKET
PERIODICITÀ: 11 NUMERI
ALL'ANNO PER L'ITALIA

[Leggi la Digital Edition](#)**Parts In Officina**

6 numeri all'anno

[Leggi la Digital Edition](#)**PARTS TRUCK**

6 numeri all'anno

[Leggi la Digital Edition](#)**CONSIGLIATO**

in termini di tecnologie, professionalità e competitività sui rispettivi mercati di riferimento – che condividono i valori della qualità e sicurezza del prodotto, dell'avanzamento tecnologico e del servizio al consumatore.

Ad aprire i lavori **Massimo Pellegrino, Coordinatore di ANFIA-Aftermarket:**

“Sono stati 40 anni intensi per il settore IAM, che, grazie alle competenze e alla professionalità della filiera e ad un grande spirito di resilienza, ha saputo superare anche i momenti più critici: dalle campagne incentivi – in particolare quella del 1997- 1998, con la rottamazione di oltre 3 milioni di veicoli – alla minaccia, poi non realizzata, di uno spostamento della riparazione verso le reti autorizzate. Oggi stimiamo, a livello di fatturato, una quota di mercato intorno al 70% per il canale IAM, e, di conseguenza, circa il 30% ad appannaggio del canale OES. Infine, in tempi recenti, la sfida del Covid19, con lo shortage di materie prime, componenti e microchip e la relativa gestione degli stock. Nel 2020 il fatturato dell'aftermarket italiano, secondo il barometro aftermarket ANFIA, ha chiuso in flessione del 14%, con un rimbalzo positivo nel 2021 (+22% e +5% rispetto al 2019) e un ulteriore incremento nel 2022 (+8%), aiutato anche dalle dinamiche inflazionistiche. Nel primo semestre 2023 si registra una variazione positiva dell'11%.

Sul fronte dell'evoluzione tecnologica, l'E-mobility è ormai il presente e sarà il nostro futuro. Nuovi attori di settori affini al nostro stanno entrando nell'automotive portando con sé il proprio know-how. Come filiera IAM, abbiamo le competenze, le tecnologie, i prodotti e soprattutto le persone per garantirvi il nostro futuro. E abbiamo dalla nostra parte il tempo per fare le giuste scelte, ponderate nell'interesse dell'intera filiera e dell'utente finale – automobilista o autista di un mezzo commerciale – affinché possano utilizzare su strada mezzi ben mantenuti, al giusto prezzo, e, soprattutto, sicuri, garantendo per tutti la mobilità attesa e necessaria e non imposta”.

Al saluto introduttivo di **Roberto Vavassori, Presidente ANFIA** – che ha ricordato i principali dossier europei di interesse della componentistica automotive, aftermarket incluso, dal Data Act, per cui si sta discutendo l'opportunità di una normativa ad hoc per il settore auto, ai temi che riguardano la sostenibilità, con le linee guida sui prodotti rigenerati e sulla logistica sostenibile – ha fatto seguito l'intervento di **Paolo Sappino**, Direttore della Divisione 3 “Disciplina tecnica dei veicoli” della Direzione Generale per la motorizzazione.

Nel suo intervento, Sappino ha sottolineato come i numerosi interventi normativi che interessano il settore automotive, sia a livello internazionale che europeo, abbiano un impatto sempre più rilevante sulla manutenzione o sulle possibilità di modifica di un veicolo circolante. Ha voluto, in particolare, evidenziare alcuni aspetti del regolamento 2018/858, incentrato sul tema delle omologazioni, in quanto dedica anche particolare attenzione alla fase di manutenzione e riparazione dei veicoli, specificando che i Costruttori devono consentire agli operatori indipendenti un accesso senza restrizioni, standardizzato e non discriminatorio alle informazioni OBD del veicolo, alle attrezzature diagnostiche e altre apparecchiature, agli strumenti e alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione. L'autorità di omologazione che ha rilasciato un'omologazione UE deve inoltre adottare le misure necessarie per verificare che il Costruttore rispetti questi obblighi.

Successivamente, **Fabrizio Arena, Partner BIP Consulting–Italy** ha tracciato lo scenario di evoluzione del mercato automotive e della mobilità in Italia e in Europa, puntualizzando che il ritmo di rinnovo del parco circolante in Italia è in costante rallentamento, con un'età media delle vetture in uso (12,4 anni) superiore alla media UE (12 anni) e ai principali mercati europei ad eccezione della Spagna (13,5 anni). Un ritmo destinato a rallentare ulteriormente in considerazione della contrazione dei volumi di vendita, che non torneranno ai livelli pre-crisi, a fronte di un mercato BEVPHEV che stenta a decollare in buona parte per via del fattore prezzo: per gli italiani, nonostante una buona propensione verso gli EV, rappresenta ancora di gran lunga il principale

Nuovi obiettivi emissioni CO2 post 2021: la posizione di ANFIA

TAG

#ricambi 616

#aftermarket 372

#officine 225

#filtri 149

#truck 141

#lubrificanti 136

ostacolo all'acquisto, seguito dalle carenze infrastrutturali del Paese.

L'intelligenza artificiale nel settore automotive è stata poi al centro dell'intervento di **Paolo Guaitani, Partner e Formatore The Vortex**, che ha illustrato l'attuale approccio alle intelligenze artificiali generative – tra diffidenza e opportunità di business – e le possibili applicazioni nel mondo automotive per creare contenuti, incrementare la produttività delle persone, analizzare i dati e attrarre nuovi contatti, in definitiva apportando interessanti trasformazioni tutte da sperimentare.

Franco Del Manso, Responsabile del Dipartimento Rapporti internazionali, ambientali e tecnici di UNEM ha quindi fatto un focus sul tema dei carburanti alternativi, ovvero e-fuel e biocombustibili. Partendo dalla stima secondo cui, al 2050, nel mondo circoleranno all'incirca ancora un miliardo di autoveicoli con motore ICE,

Del Manso si è soffermato sulla necessità di rendere il motore ICE a zero emissioni climalteranti attraverso i carbon neutral fuels (biofuels e carburanti sintetici), carburanti liquidi di origine non petrolifera, rinnovabili e sostenibili, prodotti da nuove materie prime (biomassa sostenibile, energia rinnovabile, rifiuti e CO2 riciclata), che emettono soltanto CO2 biogenica o riciclata, non incrementando, quindi, la concentrazione di questo gas nell'atmosfera. La recente apertura europea verso gli e-fuels è positiva e va sviluppata sotto il profilo normativo ponendo sullo stesso piano efuels, energia elettrica ed idrogeno, ma resta fondamentale includere nel Regolamento CO2 anche i biofuels in piena coerenza con le posizioni del Governo italiano.

Alla successiva celebrazione del 40° anniversario **ANFIA-Aftermarket**, con la proiezione di un breve video dedicato e le foto di rito del Comitato di coordinamento della Sezione con tutti gli attori che hanno fatto la storia dell'aftermarket in Italia, è seguito l'intervento di chiusura dell'alpinista e scrittore Hervé Barmasse, che ha invitato la platea a riflettere sull'importanza della resilienza.



← Precedente

UFI Filters lancia in Italia il sistema digitale degli ordini dedicato all'Aftermarket

Ti potrebbero interessare



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Scopri la gamma
MAN Individual Lion S.



Martedì, 26 Settembre 2023

Powered by **TRASPORTALE**

[Redazione](#) [Pubblicità](#) [Newsletter](#) [Richiedi](#)



**START THE FUTURE
IN DISTRIBUTION**
Scopri il nuovo
DAF XD, Truck
of the year 2023



TRASPORTARE OGGI IN EUROPA

**START THE FUTURE
IN DISTRIBUTION**
Scopri il nuovo
DAF XD, Truck
of the year 2023



[ULTIM'ORA](#) [VEICOLI](#) [LOGISTICA](#) [EVENTI](#) [CONSTRUCTION](#) [LEGGI E NORMATIVE](#) [INFRASTRUTTURE](#) [ASSOCIAZIONI](#) [AFTERMARKET](#) [WEBTV](#) [BLOG](#)



Home » [Eventi](#) » 40 anni di [ANFIA](#) Aftermarket



40 anni di ANFIA Aftermarket



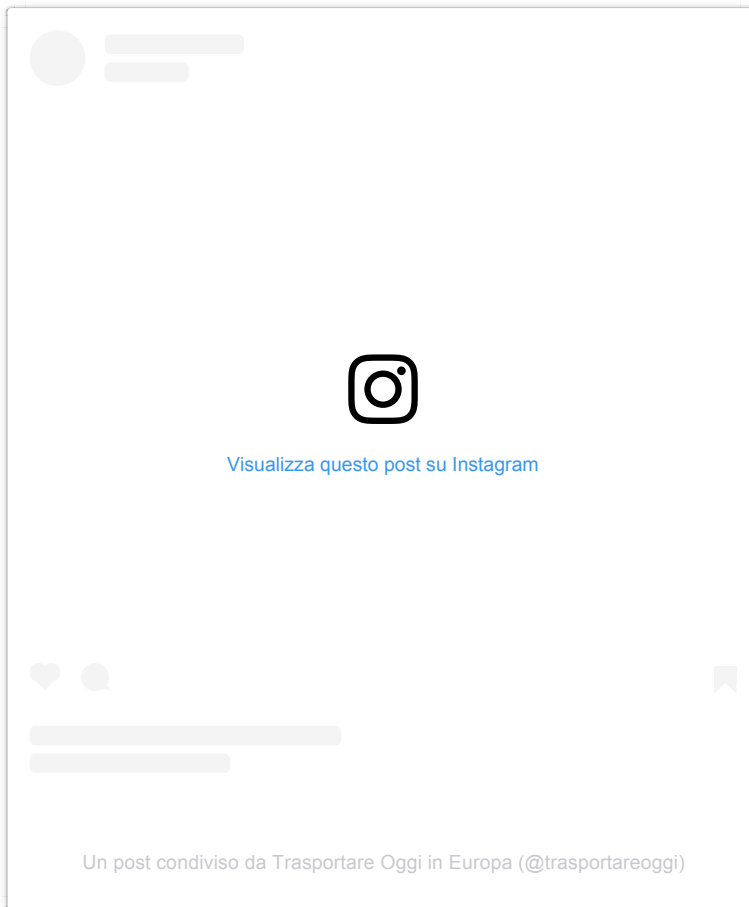
VALERIA DI ROSA 26/09/2023



ANFIA Aftermarket compie 40 anni e lo fa con un evento durante il quale riunisce gli attori della filiera per riflettere sui cambiamenti che il settore è chiamato ad affrontare

Si è svolto presso l'Auditorium del grattacielo Intesa Sanpaolo di Torino, l'evento celebrativo dei 40 anni della Sezione Aftermarket di **ANFIA**. Anni durante i quali l'**Associazione** è cresciuta, arrivando a contare oggi 72 aziende associate, specializzate in tecnologie, professionalità e competitività sui rispettivi mercati di riferimento e che condividono i valori della qualità e sicurezza del prodotto, dell'avanzamento tecnologico e del servizio al consumatore.

La giornata è stata occasione di festeggiare il 40° anniversario **ANFIA-Aftermarket**, riunendo il Comitato di coordinamento della Sezione con tutti gli attori che hanno fatto la storia dell'aftermarket in Italia. In chiusura, l'intervento dell'alpinista e scrittore Hervé Barmasse ha invitato la platea a riflettere sull'importanza della resilienza.



ANFIA Aftermarket compie 40 anni

*"Sono stati 40 anni intensi per il settore IAM, che, grazie alle competenze e alla professionalità della filiera e ad un grande spirito di resilienza, ha saputo superare anche i momenti più critici: dalle campagne incentivanti – in particolare quella del 1997-1998, con la rottamazione di oltre 3 milioni di **veicoli** – alla minaccia, poi non*

realizzata, di uno spostamento della riparazione verso le reti autorizzate. Oggi stimiamo, a livello di fatturato, una quota di mercato intorno al 70% per il canale IAM, e, di conseguenza, circa il 30% ad appannaggio del canale OES. Infine, in tempi recenti, la sfida del Covid19, con lo shortage di materie prime, componenti e microchip e la relativa gestione degli stock. Nel 2020 il fatturato dell'aftermarket italiano, secondo il barometro aftermarket ANFIA, ha chiuso in flessione del 14%, con un rimbalzo positivo nel 2021 (+22% e +5% rispetto al 2019) e un ulteriore incremento nel 2022 (+8%), aiutato anche dalle dinamiche inflazionistiche. Nel primo semestre 2023 si registra una variazione positiva dell'11%. Sul fronte dell'evoluzione tecnologica, l'E-mobility è ormai il presente e sarà il nostro futuro. Nuovi attori di settori affini al nostro stanno entrando nell'automotive portando con sé il proprio know-how. Come filiera IAM, abbiamo le competenze, le tecnologie, i prodotti e soprattutto le persone per garantirci il nostro futuro. E abbiamo dalla nostra parte il tempo per fare le giuste scelte, ponderate nell'interesse dell'intera filiera e dell'utente finale – automobilista o autista di un mezzo commerciale – affinché possano utilizzare su strada mezzi ben mantenuti, al giusto prezzo, e, soprattutto, sicuri, garantendo per tutti la mobilità attesa e necessaria e non imposta" ha esordito Massimo Pellegrino, Coordinatore di ANFIA-Aftermarket, ad apertura dei lavori.



Massimo Pellegrino, Coordinatore di ANFIA-Aftermarket

Ad intervenire anche Roberto Vavassori, Presidente ANFIA, che ha ricordato i principali dossier europei di interesse della componentistica automotive, aftermarket incluso, dal Data Act, per cui si sta discutendo l'opportunità di una normativa ad hoc per il settore auto, ai temi che riguardano la sostenibilità, con le linee guida sui prodotti rigenerati e sulla **logistica** sostenibile.

Lo stato dell'arte del settore automotive

A sostegno di esigenze sempre più evolute, sono stati numerosi gli interventi normativi che hanno interessato il settore automotive, come ha evidenziato Paolo Sappino, Direttore della Divisione 3 "Disciplina tecnica dei veicoli" della Direzione Generale per la motorizzazione. Interventi che, in particolare, hanno impattato sulla manutenzione o sulle possibilità di modifica di un veicolo circolante. Si pensi, ad esempio, ad alcuni aspetti del regolamento 2018/858, incentrato sul tema delle omologazioni, che dedica anche particolare attenzione alla fase di manutenzione e

riparazione dei veicoli, specificando che i Costruttori devono consentire agli operatori indipendenti un accesso senza restrizioni, standardizzato e non discriminatorio alle informazioni OBD del veicolo, alle attrezzature diagnostiche e altre apparecchiature, agli strumenti e alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione. L'autorità di omologazione che ha rilasciato un'omologazione UE deve inoltre adottare le misure necessarie per verificare che il Costruttore rispetti questi obblighi.

Un parco circolante vetusto

Uno dei maggiori problemi italiani, come spesso ripetuto, è l'anzianità del parco circolante. Come ha evidenziato Fabrizio Arena, Partner BIP Consulting–Italy, il ritmo di rinnovo del parco circolante in Italia è in costante rallentamento: l'età media delle vetture in uso è di 12,4 anni, superiore alla media UE (12 anni) e ai principali mercati europei ad eccezione della Spagna (13,5 anni). Se a questo si aggiunge uno stallo nella crescita dei veicoli BEV-PHEV a causa dei prezzi elevati dei veicoli e della mancanza di **infrastrutture**, il ricambio veicolare è destinato a rallentare ulteriormente.

L'AI applicata all'automotive

Quello che è emerso è che esistono però strumenti come l'intelligenza artificiale nel settore automotive che possono incentivare l'innovazione del settore, come ha spiegato Paolo Guitani, Partner e Formatore The Vortex: attraverso l'intelligenza virtuale, infatti, è possibile creare contenuti, incrementare la produttività delle persone, analizzare i dati e attrarre nuovi contatti, in definitiva apportando interessanti trasformazioni tutte da sperimentare.

I carburanti alternativi

Da non dimenticare inoltre il grande tema dei carburanti alternativi, ovvero e-fuel e biocombustibili. A spiegarlo Franco Del Manso, Responsabile del Dipartimento Rapporti internazionali, ambientali e tecnici di UNEM, che, partendo dalla stima secondo cui, al 2050, nel mondo circoleranno all'incirca ancora un miliardo di autoveicoli con motore ICE, si è soffermato sulla necessità di rendere il motore ICE a zero emissioni climalteranti attraverso i carbon neutral fuels (biofuels e carburanti sintetici), carburanti liquidi di origine non petrolifera, rinnovabili e sostenibili, prodotti da nuove materie prime (biomassa sostenibile, energia rinnovabile, rifiuti e CO2 riciclata), che emettono soltanto CO2 biogenica o riciclata, non incrementando, quindi, la concentrazione di questo gas nell'atmosfera. La recente apertura europea verso gli e-fuels è positiva e va sviluppata sotto il profilo normativo ponendo sullo stesso piano e-fuels, energia elettrica ed idrogeno, ma resta fondamentale includere nel Regolamento CO2 anche i biofuels in piena coerenza con le posizioni del Governo italiano.

TAGS **ANFIA**



Valeria Di Rosa

Coordinatrice editoriale di Trasportare Oggi in Europa.
valeria.dirosa@trasportale.it

f **@** **in**

CHE TEMPO FA

RUBRICHE

- Fotogallery
- Videogallery
- Stadio Aperto
- Backstage
- Immortali
- Il Punto di Beppe Gandolfo
- Nuove Note
- L'oroscopo di Corinne
- Ambiente e Natura
- Motori
- Dalla padella alla brace
- E poe...sia!
- Conversazioni
- I corsivi di Virginia
- Fiera Nazionale del Peperone
- Cultura Energetica
- La finanza in parole semplici
- Uno scatto, una storia
- Pronto condominio
- BuonGiro
- Orgoglio Torinese
- Buongiornanza
- Copertina

ECONOMIA E LAVORO | 26 settembre 2023, 16:08

Ricambi e autoriparazioni: il 2023 prosegue la crescita per il mondo che assiste le quattro ruote

Celebrati al Grattacielo Intesa Sanpaolo i 40 anni di **Anfia** Aftermarket. Pellegrino: "Superati momenti critici, ora siamo pronti alla sfida dell'elettrico"



Anfia ha celebrato i suoi 40 anni presso il Grattacielo di Intesa Sanpaolo

ACCADDEVA UN ANNO FA



Moncalieri
"Servizi più veloci... con il cellulare puoi!": Moncalieri spiega le nuove tecnologie agli anziani



Quarant'anni di **Anfia** aftermarket, l'associazione che dal 1983 rappresenta - all'interno della filiera automotive - il mondo dei ricambi e dell'autoriparazione. La celebrazione si è tenuta questa mattina presso l'auditorium del Grattacielo di Intesa Sanpaolo.

Attraverso quattro decenni, il gruppo di lavoro conta oggi 72 aziende associate, realtà di primo livello in termini di tecnologie, professionalità e competitività sui rispettivi mercati di riferimento - che condividono i valori della qualità e sicurezza del prodotto, dell'avanzamento tecnologico e del servizio al consumatore.

Il periodo più difficile

"Sono stati 40 anni intensi per il settore IAM, che, grazie alle competenze e alla

professionalità della filiera e ad un grande spirito di resilienza, ha saputo superare

IN BREVE

martedì 26 settembre

Ricambi e autoriparazioni: il 2023 prosegue la crescita per il mondo che assiste le quattro ruote



L'azienda spinge i dipendenti a fare volontariato in orario di lavoro: Gruppo Intergea garantisce 4 ore retribuite al mese



Gtt, l'AD Lancione rassicura i lavoratori: "Non vogliamo sostituire interni con esternalizzazioni strutturali"



A Torino sono sparite le coop: in dieci anni 1 su 4 ha chiuso. Ma chi resiste assume (anche se a fatica)



Allarme Sanità: "In Piemonte mancano 11mila camici bianchi. Chiamarli eroi non basta più"



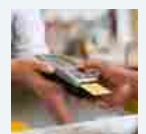
Ford Authos e Birago, un patto per il futuro: i giovani meccanici studieranno i motori elettrici [VIDEO]



Torino passa col verde: 350mila euro a fondo perduto per le aziende che puntano sull'economia circolare



Gli strumenti da utilizzare con tecnologia NFC



Politica
Elezioni, Cirio: "Contento della chiara vittoria del centrodestra, subito risposte al problema del caro energia"



1 ANNO FA

Politica
Elezioni, vince Meloni: "Pronti a risolleverare l'Italia". Crolla la Lega, male il Pd

[Leggi tutte le notizie](#)

anche i momenti più critici: dalle campagne incentivi - in particolare quella del 1997-1998, con la rottamazione di oltre 3 milioni di veicoli - alla minaccia, poi non

realizzata, di uno spostamento della riparazione verso le reti autorizzate", commenta Massimo Pellegrino, coordinatore di Anfia-Aftermarket, che ha ricordato "in tempi recenti, la sfida del Covid19, con la mancanza di materie prime, componenti e microchip e la relativa gestione degli stock. Nel 2020 il fatturato dell'aftermarket italiano, secondo il barometro aftermarket ANFIA, ha chiuso in flessione del 14%, con un rimbalzo positivo nel 2021 (+22% e +5% rispetto al 2019) e un ulteriore incremento nel 2022 (+8%), aiutato anche dalle dinamiche inflazionistiche".

Numeri (ancora) in crescita

"Nel primo semestre 2023 si registra una variazione positiva dell'11% - aggiunge -. Sul fronte dell'evoluzione tecnologica, l'E-mobility è ormai il presente e sarà il nostro futuro. Nuovi attori di settori affini al nostro stanno entrando nell'automotive portando con sé il proprio know-how. Come filiera IAM, abbiamo le competenze, le tecnologie, i prodotti e soprattutto le persone per garantirci il nostro futuro. E abbiamo dalla nostra parte il tempo per fare le giuste scelte, ponderate nell'interesse dell'intera filiera e dell'utente finale - automobilista o autista di un mezzo commerciale - affinché possano utilizzare su strada mezzi ben mantenuti, al giusto prezzo, e, soprattutto, sicuri, garantendo per tutti la mobilità attesa e necessaria e non imposta".



Ricevi le nostre ultime notizie da Google News

SEGUICI

Ti potrebbero interessare anche:

lunedì 25 settembre

L'Ue adotta il regolamento "Euro 7" per tutelare l'automotive verso la transizione green. Cirio: "Vittoria italiana"



Cte Next inaugura una nuova stagione di percorsi formativi



[Leggi le ultime di: Economia e lavoro](#)

[Prima Pagina](#) | [Archivio](#) | [Redazione](#) | [Invia un Comunicato Stampa](#) | [Pubblicità](#) | [Scrivi al Direttore](#) | [Premium](#)

Copyright © 2013 - 2023 llnazionale.it - Partita Iva: IT 03401570043 - Credits | [Privacy e cookie policy](#) | [Preferenze privacy](#)

Auto verde: sono a rischio 268 mila occupati Intanto chiude Magneti Marelli di Crevalcore

di Carlo Valentini a pag. 8

Il blocco delle auto termiche fa chiudere la Magneti Marelli a Crevalcore. In 230 senza lavoro

Auto green: primi licenziamenti

A rischio un settore con 3100 imprese e 268 mila occupati

DI CARLO VALENTINI

Sono le prime 230 vittime della transizione all'elettrico. L'azienda chiude. Ora gli investimenti avvengono quasi solo sull'elettrico e d'un colpo si cancella un comparto, quello legato all'auto, ad alta occupazione e che aveva in Italia punte di eccellenza, tanto da essere fortemente esportatore. Nello stabilimento Magneti Marelli di Crevalcore (Bologna) si producono collettori di aspirazione aria e pressofusi di alluminio, componenti essenziali per i motori endotermici. Peccato che questi motori siano in via di estinzione, un de profundis intonato dall'Ue, che non ha voluto sentire le ragioni di chi proponeva di stabilire i limiti antinquinamento da raggiungere lasciando libertà sul modo di arrivarci e quindi non imponendo l'obbligatorietà dell'elettrico.

Di fronte alla disperazione di tante famiglie si stanno mobilitando istituzioni e sindacati. Ma la maxi finanziaria americana Kkr, che controlla l'azienda, risponde che la transizione energetica rende queste linee produttive ormai inservibili. Con buona pace di una riconversione che sembra essere soprattutto teorica. Quindi lo tsunami ha incominciato a fare il suo corso e sul suo cammino potrebbe trovare una filiera che in Italia ha 3100 aziende con 268 mila occupati (secondo l'Anfia, l'associazione degli imprenditori del settore). Ma è tutta l'Europa che dovrebbe interrogarsi, proprio a cominciare da quanto sta avvenendo in questa fabbrica di Crevalcore che chiude. Si perché le conseguenze saranno drammatiche. In Europa l'auto significa 460 miliardi di euro di fatturato e 4 milioni di occupati. Se essa andrà verso un graduale de-

clino si passerà da una quota di mercato globale del 26% al 12% nel 2040, cedendo il passo alla concorrenza asiatica e americana. Dice **Adolfo De Stefani Cosentino**, presidente di Federauto (la federazione che raggruppa i concessionari di auto): «In Italia c'è un parco circolante di 39-40 milioni di vetture di cui 1 auto su 5 ha superato i 20 anni. Nel 2022 il venduto si è attestato attorno a 1,5 milioni di auto e se il trend, com'è probabile, rimarrà questo anche nel 2023 e se pure (per assurdo) tutti i nuovi acquisti fossero nell'elettrico, quanto tempo ci vorrebbe a passare al green? I conti sono presto fatti e la data del 2035 è irrealistica. Non contesto la transizione, ma occorre uscire dalle ideologie e fare i conti con la realtà di un cambiamento complesso che merita un approccio pragmatico e realistico».

Il 3 ottobre si terrà al ministero delle Imprese e del Made in Italy un summit convocato dopo l'annuncio della chiusura della Magneti Marelli. Governo, istituzioni e parti sociali si confronteranno sugli scricchiolii della Motor Valley. «Non si può scaricare sui lavoratori il peso della transizione green e digitale del settore», dice **Luigi Sbarra**, segretario Cisl. Aggiunge il presidente della Regione Emilia-Romagna, **Stefano Bonaccini**: «Non trovo giusto e corretto che di punto in bianco in una regione attraente come l'Emilia-Romagna un colosso come Kkr di punto in bianco decida di andarsene». Ma *business is business*. Tra l'altro il fondo Kkr sta trattando per il controllo (insieme al Tesoro) di una parte della rete di Tim ma non sembra disponibile a fare marcia indietro sulla Magneti Marelli, anche perché è palese una sua strategia di uscita dalle auto endotermiche se permarranno le forche caudine euro-

pee. Anche una europarlamentare Pd, **Elisabetta Gualmini**, incomincia ad avere dubbi: «Ritengo che oltre all'elettrico occorra pensare ad altre possibilità di approvvigionamento e garantire tempi adeguati in modo da realizzare intere catene di valore ed evitare di fare regali alla Cina».

La chiusura di questo stabilimento della Magneti Marelli la dice lunga su cosa succederà nella componentistica. Il rapporto dell'associazione di categoria sottolinea come non si stiano creando alternative al blocco della vendita (entro il 2035) dei motori a combustione. «In Italia gli autobus hanno una media di 12 anni di età contro i 7 anni nel resto d'Europa», sostiene il documento. «Abbiamo potenzialità e conoscenze per creare la mobilità del futuro, ma servirebbe, da un lato, più coraggio da parte delle imprese e, dall'altro, che il governo svolgesse un ruolo con investimenti per la transizione e l'occupazione».

I 230 lavoratori stanno presidiando la fabbrica. Si stanno svolgendo in giro per l'Europa tanti convegni sul futuro green, che se però viene gestito in termini ideologici rischia di avere un altissimo costo sociale. **Valerio Veronesi** è il presidente della Camera di Commercio di Bologna: «È un errore clamoroso che ha fatto l'Europa, che sarà l'unica nel 2035 a smettere di avere le auto a combustione. Cina, Asia, Stati Uniti potranno continuare ad averle. Noi che avevamo la migliore tecnologia del mondo buttiamo al vento una supremazia tecnologica senza possedere materie prime. È una follia. Saremo quelli che pagheranno in termini occupazionali il prezzo più alto. Quello che sta succedendo alla Magneti Marelli presto lo vedremo altrove».

Secondo un dossier elaborato da Clepa (European association of automotive suppliers: «In Italia sono a rischio immediato 450-500 aziende di componentistica con 70 mila lavoratori. Molte attività potrebbero sparire mentre altre diventare obsolete. Se da un lato molti posti di lavoro verrebbero ridotti, dall'altro si creerebbero nuove occupazioni. Tuttavia, si stima che solo la metà dei posti persi verrebbero riassorbiti in nuove attività trainate dall'avvento dell'elettrico». Concorde **Stefano Cuzzilla**, presidente di Federmanager: «L'Italia sarà il paese più penalizzato tra le nazioni europee produttrici di componenti in termini di riduzione di posti di lavoro. L'auto elettrica ha un ridotto numero di componenti richieste (circa un sesto di quelle utilizzati dall'auto tradizionale) e una durata di vita più lunga dei macchinari di produzione dell'elettrico. È un colpo a cuore dell'automotive made in Italy».

I 230 operai che realizzavano collettori e pressofusi per le auto e che si ritrovano licenziati rappresentano l'esempio di una desertificazione produttiva che sta incominciando. Infatti stanno arrivando segnalazioni preoccupanti: a Termoli è stata decisa la fine, tra cinque mesi, della produzione del cambio, che coinvolge 350 persone, di Stelantis, in Irpinia la Denso (produce condizionatori per auto) sta avviando il licenziamento di 30 lavoratori, altri 27 sono a rischio alla Fub Sud di Nusco (batterie tradizionali), alla ex Gkn di Campi Bisenzio (semiassi e elementi di trasmissione) 422 dipendenti sono in cassa integrazione e con pesanti nubi sul loro futuro. La salubrità dell'ambiente è prioritaria ma le modalità per arrivarci non possono distruggere un intero comparto produttivo.

© Riproduzione riservata

Vavassori (Anfia): «Siamo europeisti ma stop a bulimia regolamentare»

Componentistica auto

«Noi siamo europeisti convinti ma chiediamo all'Europa di fermarsi nella sua bulimia regolamentare. In questo momento le aziende europee stanno rispondendo in maniera non competitiva a una serie di richieste regolamentari che vanno ripensate e reindirizzate». Lo ha affermato il presidente dell'Anfia, il bergamasco Roberto Vavassori, nell'intervento al convegno per celebrare i 40 anni del settore aftermarket

che comprende le aziende dei ricambi e degli accessori. «La votazione sull'Euro7 va nella direzione auspicata - ha osservato Vavassori - ma è una tappa, guai a cantare vittoria».

Nel corso del dibattito dedicato al futuro dell'auto e della componentistica (nel primo semestre del 2023 il fatturato delle aziende che producono ricambi nel settore automotive è cresciuto dell'11%), Fabrizio Arena, partner Bip Consulting-Italy ha tracciato lo scenario di evoluzione del mercato auto-

motive e della mobilità in Italia e in Europa: «Il ritmo di rinnovo del parco circolante in Italia è in costante rallentamento - ha sostenuto - con un'età media delle vetture in uso (12,4 anni) superiore alla media Ue (12 anni) e ai principali mercati europei ad eccezione della Spagna (13,5 anni). Un ritmo destinato a rallentare ulteriormente in considerazione della contrazione dei volumi di vendita, che non torneranno ai livelli precisi, a fronte di un mercato delle auto green che stenta a decolla-

re, in buona parte per via del fattore prezzo: per gli italiani, nonostante una buona propensione verso le vetture elettriche, rappresenta ancora di gran lunga il principale ostacolo all'acquisto, seguito dalle carenze infrastrutturali del Paese». I prezzi di vendita sono in costante sensibile ascesa, «fenomeno legato anche alla scarsità del prodotto, a fronte di un potere di acquisto che invece negli ultimi anni sta diminuendo». Il prezzo medio di vendita delle auto è salito del 34,3% dal 2017 al 2022, mentre nello stesso arco di tempo il reddito disponibile lordo delle famiglie è diminuito del 3,8%.

Andrea Iannotta

© RIPRODUZIONE RISERVATA



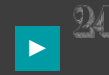
I NOSTRI VIDEO



L'Antitrust Ue vieta a Booking l'acquisto di eTraveli



Veronafiere, al via il 57/o Marmomac



Giornate Trevi, Mannocchi (Neste): trattati temi fondamentali

Servizio | **Automotive**

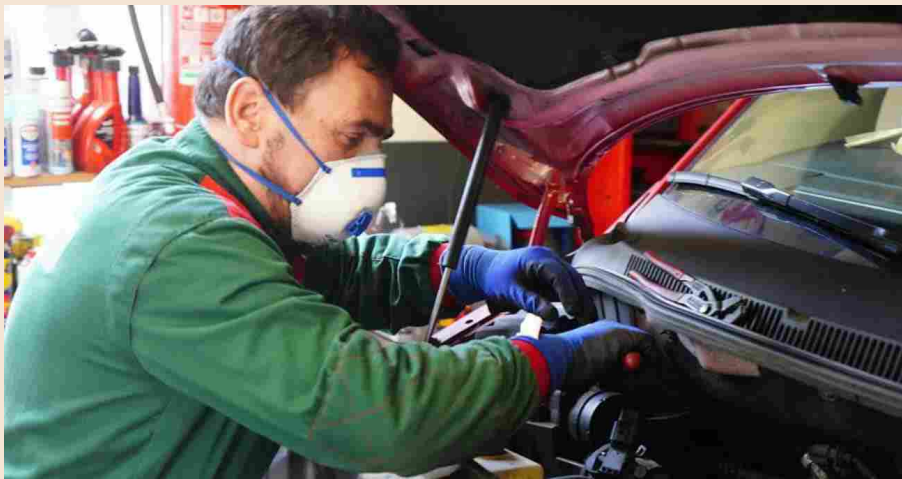


L'Aftermarket cresce dell'11% e si prepara alla sfida della digitalizzazione

L'Anfia festeggia i 40 anni della sezione dei produttori di ricambi - Gli operatori indipendenti rappresentano il 70% del mercato

di Filomena Greco

27 settembre 2023



▲ (IMAGOECONOMICA)



Ascolta la versione audio dell'articolo



🕒 2' di lettura



Un mercato in costante crescita, dopo la contrazione del 2020 (-14%) legata al Covid, alle prese con un parco mezzi sempre più ampio e datato e nuovi driver industriali. **Anfia** riunisce a Torino le oltre 70 imprese della sezione Aftermarket che compie 40 anni. L'ultimo dato relativo al primo semestre dell'anno registra una crescita dell'11% del settore, rappresentato dai produttori indipendenti di ricambi e accessori, a quota 70% del mercato. Di fatto si tratta di una conferma del trend positivo, che ha portato il comparto a crescere di oltre il 15% rispetto al 2018, dato che risente dell'inflazione ma che rimanda comunque ad un aumento dei volumi.

In una fase di straordinari cambiamenti nella mobilità, gli operatori sono chiamati ad un approccio duplice. Da un lato serve capacità di valorizzare, con attività di manutenzione costante e programmata, un parco mezzi circolante più ampio – passato da 37,2 a 39,3 milioni di auto – e più datato, visto che l'età media supera i 12 anni ed è tra le più alte d'Europa. Dall'altro però serve seguire l'evoluzione tecnologica del settore e gli sviluppi dell'elettrificazione.

Loading...

Pubblicità
 Loading...



«Registriamo una straordinaria tendenza verso la digitalizzazione – spiega Roberto Vavassori presidente di **Anfia** – andiamo sempre più verso il Software-Defined Vehicle, passare da una filiera meccatronica a una digitale rappresenta una sfida gigantesca». Ma gli operatori, aggiunge Vavassori, «devono anche cogliere tutte le opportunità del parco circolante attuale, e allo stesso tempo essere in grado di cavalcare temi complessi legati alla transizione».

Massimo Pellegrino, coordinatore della Sezione Aftermarket, fa un appello agli operatori del settore: «Abbiamo competenze e più tempo per prepararci alla transizione. Dobbiamo gestire il cambiamento per non subirlo». Tra le sfide dei prossimi anni, riassume, c'è lo sviluppo delle attività di manutenzione, grazie alla diffusione delle black box o scatole nere, la crescita flotte aziendali e l'elettrificazione dei sistemi di trazione. «Sul fronte dell'evoluzione tecnologica – conclude Pellegrino – l'E-mobility è ormai il presente e sarà il nostro futuro, con nuovi attori di settori affini al nostro che stanno entrando nell'automotive portando con sé il proprio know-how».

LAB24 Qualità della vita Generazioni Scopri di più →



PODCAST MARKET MOVER

Podcast di approfondimento sulle notizie che muovono i mercati Scopri di più →



Il presidente **dell'Anfia** conclude i lavori con un riferimento al dibattito europeo sull'Euro 7 per i motori, dopo la posizione espressa dal Consiglio che di fatto ripropone i limiti di emissioni già previsti dall'Euro 6. «Mi auguro che nessuno nei prossimi passaggi voglia fare il giustiziere sulla pelle dei produttori e dei consumatori» evidenzia Vavassori, che chiede di accelerare su e-fuel e biocarburanti e sollecita un Data act access europeo per su misura per l'intera filiera dell'auto.

Riproduzione riservata ©



Perfect parts. Perfect service.




Scopri la gamma completa di filtri MANN-FILTER



Perfect parts. Perfect service.



Notiziario Motoristico

News Trade News Approfondimenti Opinioni Rivista Autocina Autorizzata

News | 27 September 2023 | Autore: redazione

ANFIA festeggia 40 anni di storia in aftermarket



La Sezione Aftermarket di ANFIA, che oggi conta 72 aziende associate, ripercorre quattro decenni di sfide e successi e si prepara alla rivoluzione dell'e-mobility.

Si è svolto il 26 settembre, presso l'Auditorium del grattacielo Intesa Sanpaolo di Torino, l'evento celebrativo dei 40 anni della Sezione Aftermarket di ANFIA.

Nel 1983, infatti, su richiesta di alcune aziende associate, venne costituito, in seno al Gruppo Componenti dell'associazione, un primo gruppo di lavoro che si occupasse, dal punto di vista della filiera produttiva, delle tematiche di interesse del mondo della ricambistica e dell'autoriparazione.



Da allora, attraverso quattro decenni, il gruppo di lavoro è evoluto fino a diventare una Sezione e contare, oggi, 72 aziende associate, realtà di primo livello in termini di tecnologie, professionalità e competitività sui rispettivi mercati di riferimento - che condividono i valori della qualità e sicurezza del prodotto, dell'avanzamento tecnologico e del servizio al consumatore.

L'intervento di Massimo Pellegrino

Ad aprire i lavori Massimo Pellegrino, Coordinatore di ANFIA-Aftermarket: "Sono stati 40 anni intensi per il settore IAM, che, grazie alle competenze e alla professionalità della filiera e ad un grande spirito di resilienza, ha saputo superare anche i momenti più critici: dalle campagne incentivi - in particolare quella del 1997-1998, con la rottamazione di oltre 3 milioni di veicoli - alla minaccia, poi non realizzata, di uno spostamento della riparazione verso le reti autorizzate.

Oggi stimiamo, a livello di fatturato, una quota di mercato intorno al 70% per il canale IAM, e, di conseguenza, circa il 30% ad appannaggio del canale OES. Infine, in tempi recenti, la sfida del Covid 19, con lo shortage di materie prime, componenti e microchip e la relativa gestione degli stock. Nel 2020 il fatturato dell'aftermarket italiano, secondo il barometro aftermarket ANFIA, ha chiuso in flessione del 14%, con un rimbalzo positivo nel 2021 (+22% e +5% rispetto al 2019) e un ulteriore incremento nel 2022 (+8%), aiutato anche dalle dinamiche inflazionistiche. Nel primo semestre 2023 si registra una variazione positiva dell'11%.

Sul fronte dell'evoluzione tecnologica, l'E-mobility è ormai il presente e sarà il nostro futuro. Nuovi attori di settori affini al nostro stanno entrando nell'automotive portando con sé il proprio know-how. Come filiera IAM, abbiamo le competenze, le tecnologie, i prodotti e soprattutto le persone per garantirci il nostro futuro. E abbiamo dalla nostra parte il tempo per fare le giuste scelte, ponderate nell'interesse dell'intera filiera e dell'utente finale - automobilista o autista di un mezzo commerciale - affinché possano utilizzare su strada mezzi ben mantenuti, al giusto prezzo, e, soprattutto, sicuri, garantendo per tutti la mobilità attesa e necessaria e non imposta".

I temi caldi per il mercato automotive

Al saluto introduttivo di Roberto Vavassori, Presidente ANFIA - che ha ricordato i principali dossier europei di interesse della componentistica automotive, aftermarket incluso, dal Data Act, per cui si sta discutendo l'opportunità di una normativa ad hoc per il settore auto, ai temi che riguardano la sostenibilità, con le linee guida sui prodotti rigenerati e sulla logistica sostenibile - ha fatto seguito l'intervento di Paolo Sappino, Direttore della Divisione 3 "Disciplina tecnica dei veicoli" della Direzione Generale per la motorizzazione.

Nel suo intervento, Sappino ha sottolineato come i numerosi interventi normativi che interessano il settore automotive, sia a livello internazionale che europeo, abbiano un impatto sempre più rilevante sulla manutenzione o sulle possibilità di modifica di un veicolo circolante. Ha voluto, in particolare, evidenziare alcuni aspetti del regolamento 2018/858, incentrato sul tema delle omologazioni, in quanto dedica anche particolare attenzione alla fase di manutenzione e riparazione dei veicoli, specificando che i Costruttori devono consentire agli operatori indipendenti un accesso senza restrizioni, standardizzato e non discriminatorio alle informazioni OBD del veicolo, alle attrezzature diagnostiche e altre apparecchiature, agli strumenti e alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione. L'autorità di omologazione che ha rilasciato un'omologazione UE deve inoltre adottare le misure necessarie per verificare che il Costruttore

Notizie in primo piano

Atelio Data e la diagnosi guidata: la chiave per prestazioni ottimali in officina

XMASTER by Autodis Italia: la videointervista a Ottavio Carolillo

XMASTER by Autodis Italia: le videointerviste a Andrea De Lazzari e Camillo Brugnetti

TAB-CATI: sinergie vincenti per il mercato

General Ricambi: l'economia circolare come stile di vita

Manager in aftermarket: nasce un master di formazione ad hoc per ricambisti

rispetti questi obblighi.

Successivamente, **Fabrizio Arena**, Partner BIP Consulting-Italy ha tracciato lo scenario di evoluzione del mercato automotive e della mobilità in Italia e in Europa, puntualizzando che il ritmo di rinnovo del parco circolante in Italia è in costante rallentamento, con un'età media delle vetture in uso (12,4 anni) superiore alla media UE (12 anni) e ai principali mercati europei ad eccezione della Spagna (13,5 anni). Un ritmo destinato a rallentare ulteriormente in considerazione della contrazione dei volumi di vendita, che non torneranno ai livelli pre-crisi, a fronte di un **mercato BEV-PHEV** che stenta a decollare in buona parte per via del fattore prezzo: per gli italiani, nonostante una buona propensione verso gli EV, rappresenta ancora di gran lunga il principale ostacolo all'acquisto, seguito dalle carenze infrastrutturali del paese.

L'intelligenza artificiale

L'intelligenza artificiale nel settore automotive è stata poi al centro dell'intervento di **Paolo Guitani**, Partner e Formatore The Vortex, che ha illustrato l'attuale approccio alle intelligenze artificiali generative - tra diffidenza e opportunità di business - e le possibili applicazioni nel mondo automotive per creare contenuti, incrementare la produttività delle persone, analizzare i dati e attrarre nuovi contatti, in definitiva apportando interessanti trasformazioni tutte da sperimentare.

Franco Del Manso, Responsabile del Dipartimento Rapporti internazionali, ambientali e tecnici di UNEM ha quindi fatto un focus sul tema dei carburanti alternativi, ovvero e-fuel e biocombustibili. Partendo dalla stima secondo cui, **al 2050, nel mondo circoleranno all'incirca ancora un miliardo di autoveicoli con motore ICE**, Del Manso si è soffermato sulla necessità di rendere il motore ICE a zero emissioni climalteranti attraverso i carbon neutral fuels (biofuels e carburanti sintetici), carburanti liquidi di origine non petrolifera, rinnovabili e sostenibili, prodotti da nuove materie prime (biomassa sostenibile, energia rinnovabile, rifiuti e CO2 riciclata), che emettono soltanto CO2 biogenica o riciclata, non incrementando, quindi, la concentrazione di questo gas nell'atmosfera. La recente apertura europea verso gli e-fuels è positiva e va sviluppata sotto il profilo normativo ponendo sullo stesso piano e-fuels, energia elettrica ed idrogeno, ma resta fondamentale includere nel Regolamento CO2 anche i biofuels in piena coerenza con le posizioni del Governo italiano.

Alla successiva celebrazione del 40° anniversario **ANFIA-Aftermarket**, con la **proiezione di un breve video dedicato e le foto di rito del Comitato di coordinamento della Sezione** con tutti gli attori che hanno fatto la storia dell'aftermarket in Italia, è seguito l'intervento di chiusura dell'alpinista e scrittore Hervé Barmasse, che ha invitato la platea a riflettere sull'importanza della resilienza.

📷 Photogallery



Tags: [Anfia-Aftermarket](#) [anfia](#)

📖 Leggi anche

ARTICOLI | 01/08/2023

Mercato aftermarket truck: è un semestre da record (+8% sul 2022)

NEWS | 10/03/2023

Il fatturato aftermarket cresce nel 2022: +7,8% sul 2021

NEWS | 28/09/2022

L'aftermarket cresce nei primi 6 mesi del 2022: +13,6%

NEWS | 11/04/2022

ANFIA Aftermarket: Massimo Pellegrino è il nuovo coordinatore

NEWS | 21/03/2022

A febbraio segno positivo per il mercato degli autocarri (+2,7%), dei veicoli trainati (+7%) e degli autobus (dati **Anfia**)

Feed RSS

Publicità | Privacy | Mappa del sito | Contatti | Chi siamo

2011-2023© Collins Editore - P.Iva 13142370157

[Login/registrati](#)
Network

Mondopratico
Notiziario Attrezzature
Notiziario Veicoli Industriali
Catalogo Motoristico
Carrozzeria Autorizzata
Notiziario Motoristico Classic
Autofficina Autorizzata
Buyer Point
RicambistiDay
Green Retail
News

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Home > Motori > Vavassori Anfia, "Molto soddisfatti, tiene conto delle nostre osservazioni"

AUTO E MOTORI

A⁻ A⁺

Mercoledì, 27 settembre 2023

Vavassori Anfia, "Molto soddisfatti, tiene conto delle nostre osservazioni"

L'appello di tutta la filiera automotive agli europarlamentari italiani è di analizzare il testo di compromesso approvato dagli Stati Membri,

Redazione Motori

[Guarda la gallery](#)

Accordo raggiunto dal Consiglio dell'Unione europea sulla Competitività, a proposito della proposta di Regolamento relativamente ai veicoli Euro 7.

"Siamo molto soddisfatti dell'accordo raggiunto oggi dal Consiglio, perché tiene conto della maggior parte delle osservazioni tecniche e strategiche che Anfia aveva condiviso con le istituzioni nazionali ed europee. Giuste le nuove date di entrata in vigore, coerente la scelta di mantenere gli attuali standard per i veicoli leggeri e quella di riportare i test di prova a banco per i veicoli pesanti, fondamentale il coordinamento della

regolamentazione di freni e pneumatici con quella dell'Unece". Lo dichiara il Presidente Anfia Roberto Vavassori. "L'approccio pragmatico e razionale che l'Italia e gli altri Stati Membri hanno adottato nell'affrontare un dossier così importante per la filiera automotive europea fa riaffiorare la speranza che in Europa sia possibile discutere e decidere senza ideologie. In tal senso, al Governo italiano, e in particolare al Mimit, va riconosciuta la tenacia di una leadership importante mantenuta in tutte le fasi negoziali sui temi prioritari per la nostra industria" aggiunge. "Il passo importante di oggi è parte essenziale di un percorso ancora complesso, perché nelle prossime settimane sarà il Parlamento europeo a dover esprimere a sua volta la posizione da portare nel negoziato finale. Perciò, l'appello di tutta la filiera automotive agli europarlamentari italiani è di analizzare il testo di compromesso approvato dagli Stati Membri, coglierne e dividerne la ragione e lo spirito, per poi adottare una posizione che sia altrettanto razionale e pragmatica" conclude Vavassori.

[Iscriviti alla newsletter](#) ✉



Home Green

GREEN

Euro 7: slitta l'entrata in vigore

By **Marco Lasala** 27 Settembre 2023

24 0

Tempo di Lettura: 2 min

Euro 7 e il dietrofront della Comunità Europea.

La nuova **regolamentazione Euro 7** che riguarderà unicamente i veicoli dotati di motore a combustione interna, diesel e benzina, ibridi e ibridi plug-in, slitta così come anche il limite sulle emissioni e sulla durata delle batterie, **ANFIA** è concorde nella graduale applicazione e coinvolgimento dei nuovi modelli che saranno commercializzati in Europa.

La nuova normativa Euro 7 riguarderà auto, furgoni e veicoli pensati

Limitare le emissioni di CO2 ma anche limitare il trasporto stradale, questo l'obiettivo della Comunità Europea al fine di dare un tetto massimo all'inquinamento, l'iniziale proposta avallata da Spagna e Italia è stata votata anche da altri Paesi dell'Unione Europea, Germania, Danimarca e Paesi Bassi si sono astenuti.

Slitta così da 24 mesi a 30 mesi l'obbligo per i nuovi veicoli che saranno prodotti dopo l'entrata in vigore della normativa, di adeguarsi, mentre per i furgoni l'obbligo passa da 30 a 42 mesi, per i veicoli commerciali pesanti invece dai presenti 48 mesi si passa ai 60 mesi per i veicoli di nuova commercializzazione.

Inizialmente la Comunità Europea aveva proposto come termine ultimo il 2025 per le auto ed il 2027 per i veicoli pesanti.

La normativa Euro 7 per auto e furgoni si applicherà a partire dal primo luglio 2030

Per i veicoli pesanti a partire dal primo luglio 2031.

ULTIME NOTIZIE

Olio motore: da Petronas una soluzione interessante per auto elettriche

27 SETTEMBRE 2023

Auto elettriche: Nissan si prepara ad una svolta epocale

27 SETTEMBRE 2023

UFI Filters: un nuovo sistema digitale per gli ordini dell'aftermarket

27 SETTEMBRE 2023

MINI Countryman E a New York

27 SETTEMBRE 2023



Roberto Vavassori Presidente ANFIA: "Siamo molto soddisfatti dell'accordo raggiunto oggi dal Consiglio, perché tiene conto della maggior parte delle osservazioni tecniche e strategiche che ANFIA aveva condiviso con le istituzioni nazionali ed europee. Giuste le nuove date di entrata in vigore, coerente la scelta di mantenere gli attuali standard per i veicoli leggeri e quella di riportare i test di prova a banco per i veicoli pesanti, fondamentale il coordinamento della regolamentazione di freni e pneumatici con quella dell'UNECE.

L'approccio pragmatico e razionale che l'Italia e gli altri Stati Membri hanno adottato nell'affrontare un dossier così importante per la filiera automotive europea fa riaffiorare la speranza che in Europa sia possibile discutere e decidere senza ideologie. In tal senso, al Governo italiano, e in particolare al MIMIT, va riconosciuta la tenacia di una leadership importante mantenuta in tutte le fasi negoziali sui temi prioritari per la nostra industria.

Il passo importante di oggi è parte essenziale di un percorso ancora complesso, perché nelle prossime settimane sarà il Parlamento europeo a dover esprimere a sua volta la posizione da portare nel negoziato finale. Perciò, l'appello di tutta la filiera automotive agli europarlamentari italiani è di analizzare il testo di compromesso approvato dagli Stati Membri, coglierne e dividerne la ragione e lo spirito, per poi adottare una posizione che sia altrettanto razionale e pragmatica'.

Articolo precedente

[Vitobello Ricambi: Scopri l'offerta ricambi BOSCH](#)

Articolo successivo

[Pneumatici invernali e all-season: Apollo Tyres sponsorizza la Coppa del Mondo di Sci Alpino](#)

ARTICOLI CORRELATI



GREEN

10:04:30

Telepass Verde: il primo dispositivo ottenuto dal riciclo di vecchi apparati



Iscriviti alla Newsletter



Leggi la Digital Edition



Vai allo shop



HOME NEWS TRUCK LOGISTICA EVENTI FORMAZIONE MERCATO OFFICINA AFTERMARKET CONGRESS



Accedi

Home News Attualità

Attualità

Mercato Aftermarket +11,2% nel primo semestre 2023

27 Settembre 2023

BAROMETRO AFTERMARKET ANFIA - 1° SEMESTRE 2023	
FAMIGLIE PRODOTTO	VAR% FATTURATO Gen-Giu 2023/2022
Componenti Undercar	+25,67
Componenti Motore	+13,57
Componenti Carrozzeria e Abitacolo	+9,04
Materiali di Consumo	+6,28
Componenti Elettrici e Elettronici	+4,84
TOTALE	+11,24

Variazione positiva per tutte e cinque le famiglie prodotto che fanno parte del Barometro Aftermarket ANFIA. Il comparto gode di buona salute, ma deve aver chiaro quali sono le sfide del presente e del prossimo futuro, in primis quelle legate alla transizione energetica e digitale e al pacchetto normativo Fit for 55, che esortano a investire in nuove competenze.

Secondo i dati del Barometro Aftermarket – rilevazione statistica interna al Gruppo Componenti ANFIA che fornisce un trend indicativo dell'andamento del mercato dei ricambi automotive su base mensile, sia a livello consolidato, sia a livello di singole famiglie prodotto – il **fatturato aftermarket**, inteso come fatturato della filiera IAM, ovvero dei produttori di componenti verso il mondo della distribuzione IAM, registra un **rialzo a doppia cifra, +11,2%**, nel primo semestre 2023 rispetto allo stesso periodo del 2022, che aveva chiuso a +13,6%, rispetto a gennaio-giugno 2021.

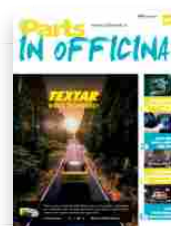
Ad un primo trimestre 2023 in aumento del 13,6%, fa seguito un secondo trimestre a +8,6%. Guardando all'andamento delle singole famiglie prodotto, tutte e cinque



PARTS

DISTRIBUZIONE
AFTERMARKET
PERIODICITÀ: 11 NUMERI
ALL'ANNO PER L'ITALIA

[Leggi la Digital Edition](#)



Parts In Officina

6 numeri all'anno

[Leggi la Digital Edition](#)



PARTS TRUCK

6 numeri all'anno

[Leggi la Digital Edition](#)

CONSIGLIATO



Nuovi obiettivi emissioni CO2 post 2021: la posizione di ANFIA

presentano una variazione positiva. Gli incrementi più rilevanti sono quelli dei **componenti undercar** (+25,7%), dopo un primo semestre 2022 a +17,2% e una chiusura d'anno a +10,9%, e dei **componenti motore** (+13,6%), che nel primo semestre 2022 avevano chiuso a +20,8%, concludendo poi l'anno a +11,6%. Seguono i **componenti di carrozzeria e abitacolo** (+9%), che avevano riportato un aumento del 12,9% nel primo semestre 2022 e del 10,9% nell'intero anno, e gli incrementi più contenuti dei **materiali di consumo** (+6,3%), dopo l'8,9% di gennaio-giugno 2022 e la chiusura d'anno a +5,2%, e, infine, dei **componenti elettrici ed elettronici** (+4,8%), che avevano chiuso a +12,4% il primo semestre 2022 e a +4,5% l'intero anno.

“Nel primo semestre 2023 il fatturato italiano dei ricambi automotive, in rialzo a doppia cifra, conferma il trend di ripresa avviato nel 2021 (+22,4%) e proseguito nel 2022 (+7,8%), oltre a beneficiare delle spinte inflazionistiche – afferma **Massimo Pellegrino, Coordinatore della Sezione Aftermarket del Gruppo Componenti ANFIA**. Il post-vendita gode quindi di buona salute e il giro d'affari delle attività di manutenzione e riparazione resta influenzato anche da ritmi di rinnovo del parco circolante italiano che, al momento, rimangono piuttosto bassi. A gennaio-giugno 2023 le immatricolazioni di vetture nuove, in Italia, sono in rialzo del 9,2% sullo stesso periodo del 2022, ma segnano una differenza negativa importante rispetto ai volumi del 2019, pre-pandemia (-19%), mentre cresce il mercato dell'usato.

D'altra parte, non siamo ancora usciti del tutto dalla crisi dei semiconduttori, delle materie prime e dell'energia, criticità che toccano anche il comparto aftermarket. In questo contesto, la nostra filiera deve aver chiaro quali sono le sfide del presente e del prossimo futuro, in primis quelle legate alla transizione energetica e digitale e al pacchetto normativo Fit for 55, che ci esortano a investire in nuove competenze, soprattutto digitali, per stare al passo con le nuove tecnologie della mobilità, incluse quelle di assistenza alla guida.

Inoltre, dobbiamo costruire il nostro percorso evolutivo tenendo conto di altri fattori di cambiamento, come il costante incremento del parco circolante gestito dalle società di noleggio a breve e lungo termine, l'avanzata di intermediari legati al mondo delle assicurazioni e all'e-commerce, nonché la crescente interazione tra la distribuzione dei ricambi IAM ed OES attraverso nuovi modelli di business definiti dalle case auto”.

TAG

#ricambi 616

#aftermarket 372

#officine 225

#filtri 149

#truck 141

#lubrificanti 136

[← Precedente](#)

“Bienvenidos a Barcelona” con il NGK NTK Go Kart Championship

Ti potrebbero interessare



“Bienvenidos a Barcelona” con il NGK NTK Go Kart Championship

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

AD



Anfia-Aftermarket celebra 40 anni di attività e si prepara alla rivoluzione dell'e-mobility

L'evento speciale si è tenuto presso l'Auditorium del grattacielo Intesa Sanpaolo di Torino



CLAUDIA MONTONERI

27 SETTEMBRE 2023



Presso l'Auditorium del grattacielo **Intesa Sanpaolo di Torino**, si è tenuto un evento speciale per celebrare il **40° anniversario della Sezione Aftermarket di ANFIA**. Questa sezione, nata nel 1983 come un piccolo gruppo di lavoro, è cresciuta nel corso delle decadi per diventare un pilastro dell'industria automobilistica italiana. Oggi conta 72 aziende associate.




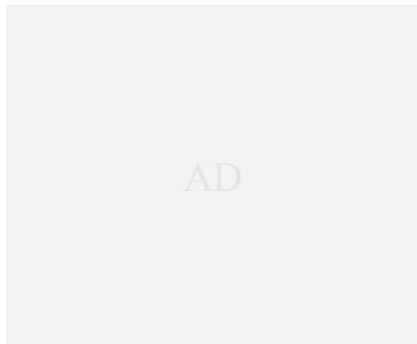
Resilienza e innovazione nel settore IAM

L'evento è stato aperto da Massimo Pellegrino, Coordinatore di **ANFIA-**

AD

ISCRIVITI

 **Aftermarket**, che ha sottolineato l'importanza della resilienza nel settore **IAM** nel corso degli anni.



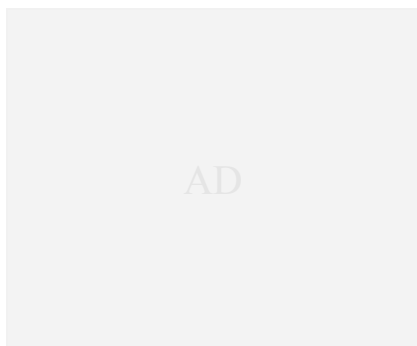
Nonostante sfide come campagne incentivi, minacce di spostamento verso reti autorizzate e la pandemia, il settore IAM ha dimostrato di essere robusto, con **una quota di mercato stimata intorno al 70% in Italia.**

Nel 2020 il fatturato dell'**aftermarket italiano**,

secondo il barometro aftermarket **ANFIA**, ha chiuso in **flessione del 14%**, con un rimbalzo positivo nel 2021 (+22% e +5% rispetto al 2019) e un ulteriore incremento nel 2022 (+8%), aiutato anche dalle dinamiche inflazionistiche. Nel primo semestre 2023 si registra una variazione positiva dell'11%.

Il futuro dell'automotive e la sostenibilità

L'evento ha affrontato anche importanti **temi futuri dell'industria automobilistica**. Paolo Sappino della Direzione Generale per la Motorizzazione ha discusso dell'impatto delle **normative internazionali ed europee sulla manutenzione e la riparazione dei veicoli.**



Fabrizio Arena di BIP Consulting ha esaminato **il mercato automotive italiano ed europeo**, mettendo in evidenza la sfida della transizione verso **veicoli elettrici.**

Paolo Guaitani di The Vortex ha esplorato le applicazioni dell'**intelligenza artificiale**

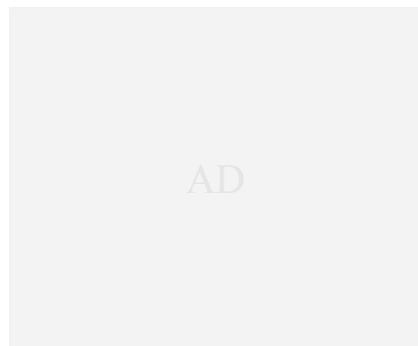
nell'automotive, mentre Franco Del Manso di UNEM ha parlato dei carburanti alternativi e della necessità di ridurre le emissioni climalteranti.

L'evento si è concluso con una celebrazione del 40° anniversario di ANFIA-Aftermarket, con un intervento di chiusura dell'alpinista e scrittore Hervé Barmasse, che ha invitato tutti a riflettere sull'importanza della **resilienza.**

L'evento ha messo in luce il ruolo che **ANFIA-Aftermarket** gioca nell'industria automobilistica italiana e le sfide e le opportunità che attendono il settore nei prossimi anni.



Continua a leggere



In Mercato

MERCATO

Anfia-Aftermarket celebra 40 anni di attività e si prepara alla rivoluzione dell'e-mobility

AUTO

Unrae: cresce il mercato delle auto usate. Il diesel resta l'alimentazione preferita.

MERCATO

Crescono le immatricolazioni auto in Europa: +20,7% ad agosto

CAMION

Otto mesi di boom per il mercato dei veicoli industriali. I dati Unrae

«La filiera dell'auto raccolga in fretta la sfida digitale»

Scenari. Per Vavassori, presidente bergamasco di Anfia, «davanti a noi ci sono sia opportunità che rischi grandi»

In provincia 5.554 aziende con oltre 20mila addetti

TORINO

ELVIRA CONCA

Mobilità elettrica e transizione energetica sono ormai scelte «irreversibili» che necessita solo «di essere governate con saggezza». Oggi la vera sfida per l'industria dell'auto è quella della digitalizzazione che investe non solo i processi produttivi, ma tocca l'intera filiera che ruota intorno alla mobilità. In Bergamasca parliamo di un sistema economico che conta 5.554 aziende con oltre 20mila addetti

Ne è convito il bergamasco Roberto Vavassori, presidente Anfia, l'Associazione nazionale filiera industria automobilistica, intervenuto al convegno per celebrare i 40 anni del settore aftermarket. «Abbiamo davanti a noi grandi opportunità insieme a rischi grandi - sottolinea Vavassori -. L'evoluzione che stiamo vivendo in questi anni sul fronte della mobilità non l'ho mai vista in oltre 40 anni di lavoro». La sfida digitale, che richiede competenze nuove e diffuse, è da cogliere «senza indugi» per Vavassori.

Senza aspettare la rivoluzione della guida autonoma (che riguarderà probabilmente per lungo tempo una quota limitata dei mezzi) le auto saranno sempre più «software-defined vehicle», cioè capaci di evolversi durante la loro vita grazie alle applicazioni di aggiornamento in tempo reale delle mappe di navigazione, della sensoristica di

controllo, dei sistemi che garantiscono la sicurezza del veicolo. Dal presidente Anfia, l'invito a non sottovalutare la velocità con cui il cambiamento avanza. «I produttori di schede grafiche ultra potenti stanno già lavorando in questa direzione» avverte. Già oggi, sui modelli di media gamma troviamo 95 centraline elettroniche sparse per la vettura e una rete di cablaggio molto impegnativa. «Passare da una filiera meccanica o meccatronica a una filiera digitale è una sfida gigantesca». Come ogni sfida non è esente da rischi. «In primis quella della gestione dei milioni di dati che sistemi installati sulle auto già oggi raccolgono». Dati preziosi oggi di proprietà quasi esclusiva della case costruttrici.

Sullo sfondo, la transizione energetica con l'obiettivo della decarbonizzazione entro il 2050 con la tappa intermedia dello stop deciso dalla Ue della vendita di veicoli alimentati a benzina o diesel dal 2035. «Abbiamo obiettivi chiari, che ci piaccia o no. Con l'intesa nei giorni scorsi sul regolamento relativo emissioni degli Euro 7 (l'entrata in vigore delle nuove norme dovrebbe slittare di due anni) abbiamo aperto una breccia ma il percorso è ancora complicato. Il Parlamento deve ancora esprimersi. Dobbiamo assolutamente evitare di ricadere nel tribalismo che abbiamo vissuto nei giorni del dieselgate. Dobbiamo disegnare una transizione in-

telligente». Come? «Stiamo cercando di dar capire in Europa che è fondamentale avere consapevolezza con chi ci confrontiamo. La filiera europea dell'automotive è impegnata quotidianamente una sfida con l'America da un lato e con l'Asia dall'altra. È una competizione letale, dobbiamo far capire bene ai nostri politici a Bruxelles che devono avere a cuore la competitività della nostre industrie che non sono solo i 13 milioni di addetti dell'automotive in giro per l'Europa ma anche una fonte inestimabile di valore dal punto di vista di generazione di know out e di brevetti per tutte le altre filiere».

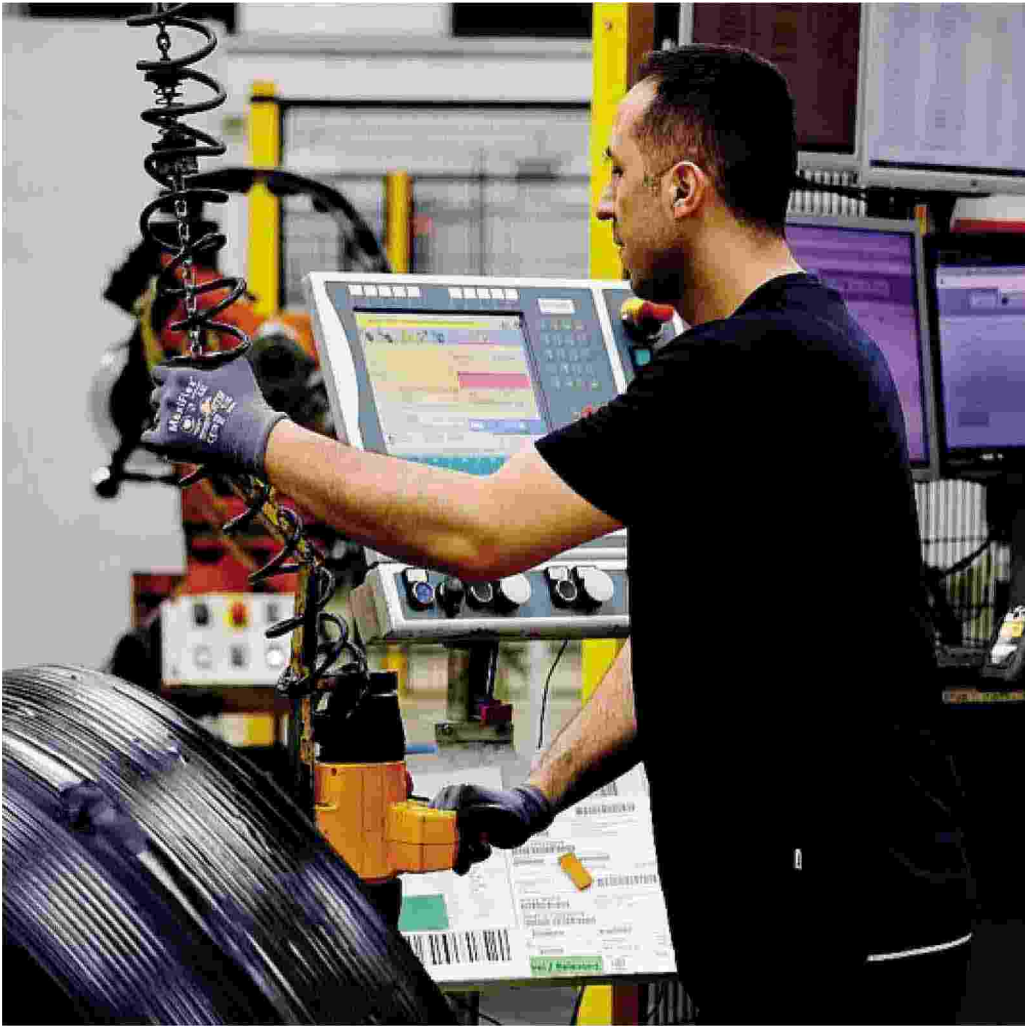
Uno scenario sfidante, che vede le imprese orobiche in prima linea, riconosce Vavassori che siede anche nel cda di Brembo. «Da buoni bergamaschi siamo stati magari un po' cauti all'inizio ma poi veloci a comprendere e ad abbracciare il cambiamento». Tra i punti di forza la presenza di nomi di primo piano del settore («i capi filiera sono fattori essenziali della crescita») e «di tanti giovani imprenditori preparati che stanno prendendo le redini delle aziende, molte delle quali di famiglia, portando competenze e novità che stanno facendo bene all'intero sistema».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Roberto Vavassori

Le vetture saranno sempre più capaci di evolversi grazie ad aggiornamenti in tempo reale



La digitalizzazione dei processi produttivi è ormai realtà in molte aziende orobiche



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

ANFIA, i 40 anni del ramo Aftermarket

A Torino l'incontro che ha celebrato i numeri del comparto ricambistica e autoriparazione dell'associazione, tra temi d'attualità e nuove sfide da affrontare Quarant'anni di Aftermarket, quarant'anni di un ramo dell' **ANFIA** (Associazione Nazionale Filiera Automobilistica) che affronta tematiche di interesse del mondo della ricambistica e dell' autoriparazione. Una realtà felice, un gruppo di lavoro che in questo quarantennio si è evoluto in una Sezione vitale e compatta e oggi riunisce e rappresenta 72 aziende associate, " realtà di primo livello in termini di tecnologie, professionalità e competitività sui rispettivi mercati di riferimento che condividono i valori della qualità e sicurezza del prodotto, dell'avanzamento tecnologico e del servizio al consumatore Vavassori, **Anfia** "Bruxelles deve farci giocare ad armi pari con Usa e Cina" I numeri del passato e del presente Una celebrazione, presso il suggestivo grattacielo Intesa SanPaolo di Torino, a sigillare il passato ma con lo sguardo rivolto al futuro dopo aver superato momenti critici riassunti da Massimo Pellegrino, coordinatore di **ANFIA-Aftermarket**: " Dalle campagne incentivi, in particolare quella del 1997-1998, con la rottamazione di oltre 3 milioni di veicoli, alla minaccia poi non realizzata di uno spostamento della riparazione verso le reti autorizzate. Oggi stimiamo, a livello di fatturato, una quota di mercato intorno al 70% per il canale IAM, e, di conseguenza, circa il 30% ad appannaggio del canale OES. Infine, in tempi recenti, la sfida del Covid 19, con lo shortage di materie prime, componenti e microchip e la relativa gestione degli stock. Nel 2020 il fatturato dell'aftermarket italiano ha chiuso in flessione del 14%, con un rimbalzo positivo nel 2021 del +22% e +5% rispetto al 2019, e un ulteriore incremento di +8% nel 2022, aiutato anche dalle dinamiche inflazionistiche. Nel primo semestre 2023 si registra una variazione positiva dell'11% Dati importanti a sottolineare le capacità professionali, la competenza e lo spirito di resilienza della filiera. I tempi cambiano con una velocità mai registrata in passato, lo ha sottolineato Roberto Vavassori, presidente **ANFIA**, reduce dai confronti europei sui temi più accesi del momento, il DATA Act e una normativa specifica per il settore Auto, dalla sostenibilità alle linee guida sui prodotti rigenerati e sulla logistica sostenibile. Le nuove sfide da affrontare Passato e presente esprimono la solidità del settore, la capacità di affrontare i tempi con la giusta attenzione, ma adesso ci sono nuove sfide, alcune peraltro già in atto, da affrontare che richiedono ulteriori impegni o aggiornamenti. In prima battuta l'evoluzione tecnologica portata dalla E-Mobility, che ha come ricaduta l'approccio e l'ingresso di nuovi settori nel mondo dell' Automotive portando esperienze e conoscenze differenti. Come filiera IAM, abbiamo le competenze, le tecnologie, i prodotti e soprattutto le persone per garantire il nostro futuro. E abbiamo il tempo per fare le giuste scelte, nell'interesse dell'intera filiera e dell'utente finale - automobilista o autista di un mezzo commerciale - affinché possano utilizzare su strada mezzi ben mantenuti, al giusto prezzo, e, soprattutto, sicuri, garantendo per tutti la mobilità attesa, necessaria e non imposta ", ha concluso Massimo Pellegrino. I temi fondamentali dell'automotive di oggi A integrare la giornata una serie di interventi specifici, su temi fondamentali: le omologazioni e l'impatto sempre più rilevante delle nuove normative sulla manutenzione o sulle possibilità di modifica di un veicolo circolante (Paolo Sappino, Direzione Generale della Motorizzazione), lo scenario dell'evoluzione del mercato con un interessante confronto tra Europa e Italia con le difficoltà (nostrane) di diffusione dei veicoli elettrici EV, con riflessioni su costi, infrastrutture, incidenza dell'età del parco circolante e ritmi di rinnovo (Fabrizio Arena, Partner BIP Consulting Italy), approccio e diffusione dell'intelligenza artificiale, non un "nemico" ma un'opportunità di lavoro e sviluppo, un problema soltanto per chi non la usa (Paolo Guitani, Partner The Vortex) e il focus sui Carburanti Alternativi (Franco Del Manso, Dipartimento Rapporti internazionali, ambientali e tecnici di UNEM). Parola chiave: felicità In chiusura dei lavori di una giornata intensa, anche un incontro al di fuori del settore, ma formativo e umanamente molto profondo con Hervé Barmasse, alpinista e scrittore, l'uomo che dopo Walter Bonatti ha aperto un'altra via sul Cervino, primo a salire le sei creste della Gran Becca in solitaria, capace di sfidare " all'antica e nel pieno rispetto ambientale " l'Himalaya, con il solo zaino in spalla e portandosi via i rifiuti: il suo è stato il racconto testimonianza di un viaggio nei "misteri" delle sfide apparentemente impossibili, una riflessione sulla resilienza, sull'importanza di attenzione e consapevolezza in ogni momento dei propri impegni. Ma soprattutto l'importanza del valore e del rapporto umano : nella vita la parola che ci deve accompagnare e muovere è felicità perché se siamo felici non ci sarà sfida che ci potrà fermare Rom-E: clicca qui per scoprire come partecipare ai nostri talk Link copiato C ommenti Loading...





Euro 7, Vavassori (Anfia): il "percorso è ancora molto complicato"

 28 Settembre 2023  1

[Tutte](#) [Auto](#) [Moto](#) [Elettriche](#)

La posizione adottata dal Consiglio Europeo su Euro 7 che, di fatto, va a modificare sensibilmente la proposta di regolamento della Commissione Europea, ha suscitato molte reazioni in Italia. Accanto alla **soddisfazione del Governo**, si è **espressa positivamente anche Anfia**. Tuttavia, il presidente **Roberto Vavassori** invita alla cautela visto che il percorso per l'approvazione del nuovo standard sulle emissioni è ancora lungo.

“ La votazione sull'Euro 7 va nella direzione auspicata ma è una tappa, guai a cantare vittoria. Il percorso è ancora molto complicato. Deve ancora esprimersi il Parlamento.

Il richiamo alla cautela del presidente di **Anfia** è corretto. L'iter è ancora lungo e soprattutto

molto complesso e nel corso della negoziazione può succedere ancora di tutto.

La cosa peggiore che potrebbe succedere nelle prossime settimane è che qualcuno nell'Europarlamento voglia fare da giustiziere dell'accordo trovato faticosamente in Consiglio per riportare l'asticella dov'era quando l'ha presentata la Commissione. E' un rischio che dobbiamo assolutamente evitare perché vorrebbe dire ricadere nel tribalismo che abbiamo vissuto nei giorni del dieselgate.

In ogni caso, per [Anfia](#) ci si sta muovendo nella direzione giusta. La **proposta originaria di Euro 7 era troppo restrittiva** e avrebbe danneggiato il settore automotive. La posizione di compromesso approvata dal Consiglio Europeo, invece, è molto più equilibrata. Il cambio di direzione, sottolinea [Anfia](#), fa sperare che in Europa si possa arrivare a discutere e decidere senza ideologie.

L'approccio pragmatico e razionale che l'Italia e gli altri Stati Membri hanno adottato nell'affrontare un dossier così importante per la filiera automotive europea fa riaffiorare la speranza che in Europa sia possibile discutere e decidere senza ideologie. In tal senso, al Governo italiano, e in particolare al MIMIT, va riconosciuta la tenacia di una leadership importante mantenuta in tutte le fasi negoziali sui temi prioritari per la nostra industria.

Ricordiamo che il Consiglio Europeo propone di mantenere le condizioni di prova e i limiti di emissione esistenti (come stabiliti nella normativa **Euro 6**) per i veicoli M1 e N1 (autovetture private e furgoni). Inoltre, il testo rafforza l'allineamento dei limiti relativi alle emissioni di particelle dei freni e al tasso di abrasione dei pneumatici con gli standard internazionali adottati dalla Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite.



Prezzo e prestazioni al top? **Xiaomi 13**, compralo al miglior prezzo da **eBay a 699 euro**.

ANFIA: il fatturato aftermarket e' in rialzo

Secondo i dati del Barometro Aftermarket rilevazione statistica interna al Gruppo Componenti ANFIA che fornisce un trend indicativo dell'andamento del mercato dei ricambi automotive su base mensile, sia a livello consolidato, sia a livello di singole famiglie prodotto il fatturato aftermarket, inteso come fatturato della filiera IAM, ovvero dei produttori di componenti verso il mondo

BAROMETRO AFTERMARKET ANFIA - 1° SEMESTRE 2023	
FAMIGLIE PRODOTTO	VAR% FATTURATO Gen-Giu 2023/2022
Componenti Undercar	+25,67
Componenti Motore	+13,57
Componenti Carrozzeria e Abitacolo	+9,04
Materiali di Consumo	+6,28
Componenti Elettrici e Elettronici	+4,84
TOTALE	+11,24

della distribuzione IAM, registra un rialzo a doppia cifra, +11,2%, nel primo semestre 2023 rispetto allo stesso periodo del 2022, che aveva chiuso a +13,6%, rispetto a gennaio-giugno 2021. Ad un primo trimestre 2023 in aumento del 13,6%, fa seguito un secondo trimestre a +8,6%. Guardando all'andamento delle singole famiglie prodotto, tutte e cinque presentano una variazione positiva. Gli incrementi più rilevanti sono quelli dei componenti undercar (+25,7%), dopo un primo semestre 2022 a +17,2% e una chiusura danno a +10,9%, e dei componenti motore (+13,6%), che nel primo semestre 2022 avevano chiuso a +20,8%, concludendo poi l'anno a +11,6%. Seguono i componenti di carrozzeria e abitacolo (+9%), che avevano riportato un aumento del 12,9% nel primo semestre 2022 e del 10,9% nell'intero anno, e gli incrementi più contenuti dei materiali di consumo (+6,3%), dopo l'8,9% di gennaio-giugno 2022 e la chiusura danno a +5,2%, e, infine, dei componenti elettrici ed elettronici (+4,8%), che avevano chiuso a +12,4% il primo semestre 2022 e a +4,5% l'intero anno. Nel primo semestre 2023 il fatturato italiano dei ricambi automotive, in rialzo a doppia cifra, conferma il trend di ripresa avviato nel 2021 (+22,4%) e proseguito nel 2022 (+7,8%), oltre a beneficiare delle spinte inflazionistiche afferma Massimo Pellegrino, Coordinatore della Sezione Aftermarket del Gruppo Componenti ANFIA. Il post-vendita gode quindi di buona salute e il giro d'affari delle attività di manutenzione e riparazione resta influenzato anche da ritmi di rinnovo del parco circolante italiano che, al momento, rimangono piuttosto bassi. A gennaio-giugno 2023 le immatricolazioni di vetture nuove, in Italia, sono in rialzo del 9,2% sullo stesso periodo del 2022, ma segnano una differenza negativa importante rispetto ai volumi del 2019, pre-pandemia (-19%), mentre cresce il mercato dell'usato. D'altra parte, non siamo ancora usciti del tutto dalla crisi dei semiconduttori, delle materie prime e dell'energia, criticità che toccano anche il comparto aftermarket. In questo contesto, la nostra filiera deve aver chiaro quali sono le sfide del presente e del prossimo futuro, in primis quelle legate alla transizione energetica e digitale e al pacchetto normativo Fit for 55, che ci esortano a investire in nuove competenze, soprattutto digitali, per stare al passo con le nuove tecnologie della mobilità, incluse quelle di assistenza alla guida. Inoltre, dobbiamo costruire il nostro percorso evolutivo tenendo conto di altri fattori di cambiamento, come il costante incremento del parco circolante gestito dalle società di noleggio a breve e lungo termine, avanzata di intermediari legati al mondo delle assicurazioni e alle-commerce, nonché la crescente interazione tra la distribuzione dei ricambi IAM ed OES attraverso nuovi modelli di business definiti dalle case auto. LEGGI ANCHE: >>> Per poter partecipare all'evento, iscriviti attraverso il modulo online: Iscrizione 6° Automotive Campus



Home Fiere ed Eventi

FIERE ED EVENTI

ANFIA celebra i suoi primi 40 anni

By **Marco Lasala** 28 Settembre 2023

18 0

Tempo di Lettura: 2 min

ANFIA celebra i suoi primi 40 anni presso l'Auditorio del grattacielo Intesa Sanpaolo di Torino.

Nasce nel 1983 per portare alla ribalta le tematiche di interesse del mondo della ricambistica e dell'autoriparazione, **ANFIA** fu costituita su richiesta di alcune aziende associate al **Gruppo Componenti dell'Associazione**.

Durante i suoi primi quattro decenni di vita, il gruppo di lavoro di **ANFIA** è cresciuto considerevolmente fino a diventare una sezione, accogliendo così 72 aziende associate, realtà operanti nella tecnologica e nella riparazione forti di professionalità e di competitività nei rispettivi segmenti di mercato di appartenenza.

ANFIA: condividere con gli associati la qualità e la sicurezza del prodotto.

Massimo Pellegrino, Coordinatore di ANFIA-Aftermarket: " Sono stati 40 anni intensi per il settore IAM, che, grazie alle competenze e alla professionalità della filiera e ad un grande spirito di resilienza, ha saputo superare anche i momenti più critici: dalle campagne incentivi – in particolare quella del 1997-1998, con la rottamazione di oltre 3 milioni di veicoli – alla minaccia, poi non realizzata, di uno spostamento della riparazione verso le reti autorizzate. Oggi stimiamo, a livello di fatturato, una quota di mercato intorno al 70% per il canale IAM, e, di conseguenza, circa il 30% ad appannaggio del canale OES. Infine, in tempi recenti, la sfida del Covid19, con lo shortage di materie prime, componenti e microchip e la relativa gestione degli stock. Nel 2020 il fatturato dell'aftermarket italiano, secondo il barometro aftermarket **ANFIA**, ha chiuso in flessione del 14%, con un rimbalzo positivo nel 2021 (+22% e +5% rispetto al 2019) e un ulteriore incremento nel 2022 (+8%), aiutato anche dalle dinamiche inflazionistiche. Nel primo semestre 2023 si registra una variazione positiva dell'11%. Sul fronte dell'evoluzione tecnologica, l'**E-mobility** è ormai il presente e sarà il nostro futuro. Nuovi attori di settori affini al nostro stanno entrando nell'automotive portando con sé il proprio know-how. Come filiera IAM, abbiamo le competenze, le tecnologie, i prodotti e soprattutto le persone per garantirci il nostro futuro. E abbiamo dalla nostra parte il tempo per fare le giuste scelte, ponderate nell'interesse dell'intera filiera e dell'utente finale – automobilista o autista di un mezzo commerciale – affinché possano utilizzare su strada mezzi ben mantenuti, al giusto prezzo, e, soprattutto, sicuri, garantendo per tutti la mobilità attesa e necessaria e non imposta".

ULTIME NOTIZIE

Omologazioni auto: dalla Cina arrivano nuove sfide

28 SETTEMBRE 2023

Jeep Avenger: boom di ordini

28 SETTEMBRE 2023

Carburanti alternativi: Hydromethane come possibile soluzione

28 SETTEMBRE 2023

Le 10 automobili più affidabili, una classifica fuori dal tempo

28 SETTEMBRE 2023



Roberto Vavassori, Presidente ANFIA ha ricordato in sede di apertura, l'importanza fondamentale della componentistica automotive, **aftermarket e del DATA ACT**, l'automotive sta cambiando, temi quali la sostenibilità stanno diventando preponderanti.

Paolo Sappino Direttore della Divisione 3 "Disciplina tecnica dei veicoli" della Direzione Generale della motorizzazione ha voluto evidenziare nel corso del suo intervento, quando alcuni aspetti del regolamento 2018/858 che riguarda le omologazioni, consente agli operatori indipendenti di operare sulla manutenzione e riparazione dei veicoli senza restrizioni, eliminando di fatto l'utilizzo discriminatorio delle informazioni provenienti dalla OBD del veicolo.

Anche **l'intelligenze artificiale** è stata al centro del dibattito dell'evento celebrativo firmato **ANFIA**.

Secondo **Paolo Guitani, Partner e Formatore The Vortex**, le intelligenze artificiali generative possono incrementare la produttività delle persone apportando nell'automotive trasformazioni forti, tutte da sperimentare.

Articolo precedente

Articolo successivo

Bag in Box: l'imballaggio ecologico per le officine

Le 10 automobili più affidabili, una classifica fuori dal tempo

ARTICOLI CORRELATI

MAGAZINE

Omologazioni auto: dalla Cina arrivano nuove sfide

AUTOMOTIVE

Jeep Avenger: boom di ordini

GREEN

Carburanti alternativi: Hydromethane come possibile soluzione

ULTIMI ARTICOLI

Omologazioni auto: dalla Cina arrivano nuove sfide

ARTICOLI PIÙ LETTI

La sigla MIT-UCO sulla patente, cosa vuol dire?

NEWS DAI PARTNER

Vitobello Ricambi: Scopri l'offerta ricambi BOSCH

**MANN
FILTER**
 Perfect parts. Perfect service.

 100%
 qualità OE
 con gli originali
 MANN-FILTER

**Scopri la gamma completa
di filtri MANN-FILTER**
**MANN
FILTER**
 Perfect parts. Perfect service.

Collins



A

V

C



CA



B



GR






















Accedi / registrati

**Notiziario
Motoristico**

Home News Trade News Approfondimenti Opinioni Rivista Autocina Autorizzata

Cerca...

News | 28 September 2023 | Autore: redazione

L'aftermarket cresce nei primi sei mesi del 2023: il fatturato chiude in rialzo dell'11,2%



Si conferma in crescita il mercato aftermarket nel primo semestre 2023, con un fatturato in rialzo dell'11,2%. Bene tutte e cinque le famiglie di prodotto: ecco il Barometro Aftermarket di ANFIA.

Diffusi il 27 settembre 2023 i dati raccolti da ANFIA sull'andamento del comparto aftermarket in Italia nel **primo semestre del 2023**: i primi sei mesi chiudono in positivo, con un **rialzo del fatturato dell'11,2%** rispetto allo stesso periodo del 2022.

La rilevazione, più nota come **Barometro Aftermarket**, si basa su un'analisi statistica dei dati interna al Gruppo Componenti ANFIA, fornisce un trend indicativo dell'andamento del mercato dei ricambi automotive su base mensile, sia a livello consolidato, sia a livello di singole famiglie di prodotto.

Più in dettaglio, i dati diffusi da ANFIA riguardanti il primo semestre 2023 ci dicono che: il primo trimestre ha registrato un aumento del **13,6%**; il secondo trimestre, invece, ha chiuso con un **+8,6%**.

Guardando all'andamento delle singole famiglie prodotto, **tutte e cinque presentano una variazione positiva**. Gli incrementi più rilevanti sono quelli dei componenti undercar (+25,7%), dopo un primo semestre 2022 a +17,2% e una chiusura d'anno a +10,9%, e dei componenti motore (+13,6%), che nel primo semestre 2022 avevano chiuso a +20,8%, concludendo poi l'anno a +11,6%.

Seguono i componenti di **carrozzeria e abitacolo** (+9%), che avevano riportato un aumento del 12,9% nel primo semestre 2022 e del 10,9% nell'intero anno, e gli incrementi più contenuti dei materiali di consumo (+6,3%), dopo l'8,9% di gennaio-giugno 2022 e la chiusura d'anno a +5,2%, e, infine, dei componenti elettrici ed elettronici (+4,8%), che avevano chiuso a +12,4% il primo semestre 2022 e a +4,5% l'intero anno.

Le parole di Massimo Pellegrino

"Nel primo semestre 2023 il fatturato italiano dei ricambi automotive, in rialzo a doppia cifra, conferma il trend di ripresa avviato nel 2021 (+22,4%) e proseguito nel 2022 (+7,8%), oltre a beneficiare delle spinte inflazionistiche - afferma **Massimo Pellegrino**, Coordinatore della Sezione Aftermarket del Gruppo Componenti ANFIA. **Il post-vendita gode quindi di buona salute** e il giro d'affari delle attività di manutenzione e riparazione resta influenzato anche da ritmi di rinnovo del parco circolante italiano che, al momento, rimangono piuttosto bassi.

A gennaio-giugno 2023 le immatricolazioni di vetture nuove, in Italia, sono in rialzo del 9,2% sullo stesso periodo del 2022, ma segnano una differenza negativa importante rispetto ai volumi del 2019, pre-pandemia (-19%), mentre cresce il mercato dell'usato. D'altra parte, non siamo ancora usciti del tutto dalla crisi dei semiconduttori, delle materie prime e dell'energia, criticità che toccano anche il comparto aftermarket.

In questo contesto, **la nostra filiera deve aver chiaro quali sono le sfide del presente e del prossimo futuro**, in primis quelle legate alla transizione energetica e digitale e al pacchetto normativo Fit for 55, che ci esortano a **investire in nuove competenze**, soprattutto digitali, per stare al passo con le nuove tecnologie della mobilità, incluse quelle di assistenza alla guida. Inoltre, dobbiamo costruire il nostro percorso evolutivo tenendo conto di altri fattori di cambiamento, come il costante incremento del parco circolante gestito dalle società di noleggio a breve e lungo termine, l'avanzata di intermediari legati al mondo delle assicurazioni e all'e-commerce, nonché la crescente interazione tra la distribuzione dei ricambi IAM ed OES attraverso nuovi modelli di business definiti dalle case auto".

Photogallery



Notizie in primo piano

Atelio Data e la diagnosi guidata: la chiave per prestazioni ottimali in officina

XMASTER by Autodis Italia: la videointervista a Ottavio Carolillo

XMASTER by Autodis Italia: le videointerviste a Andrea De Lazzari e Camillo Brugnetti

TAB-CATI: sinergie vincenti per il mercato

General Ricambi: l'economia circolare come stile di vita

Manager in aftermarket: nasce un master di formazione ad hoc per ricambisti

AD



MERCATO

Mercato ricambi automotive: crescita a doppia cifra nel primo semestre 2023

Il fatturato ha segnato un rialzo significativo del 11,2% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.



CLAUDIA MONTONERI

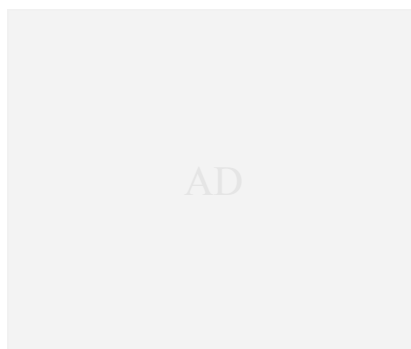
28 SETTEMBRE 2023



Il settore dei **ricambi automotive** in Italia sta registrando una crescita nel primo semestre del 2023, secondo i dati del **Barometro Aftermarket** del Gruppo Componenti ANFIA.

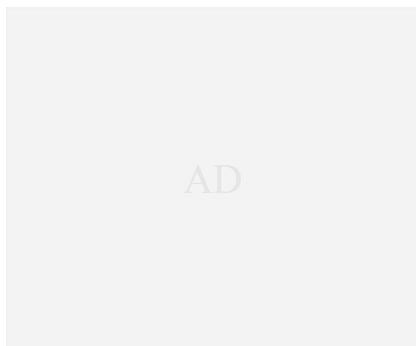


Il fatturato aftermarket, che include i **produttori** di componenti per la distribuzione IAM, ha segnato **un rialzo significativo del 11,2%** rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Questa performance è un segno positivo dopo il +13,6% registrato nel 2022.

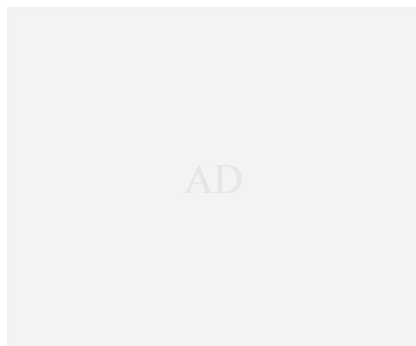


ISCRIVITI

 **Andamento trimestrale: un primo trimestre promettente seguito da un solido secondo trimestre**



L'analisi dei trimestri rivela una tendenza interessante. Il primo trimestre del 2023 ha segnato un aumento del 13,6%, mentre il secondo trimestre ha mantenuto una solida crescita dell'8,6%. Questo suggerisce **una stabilità nella ripresa** del mercato dei ricambi automotive in Italia.

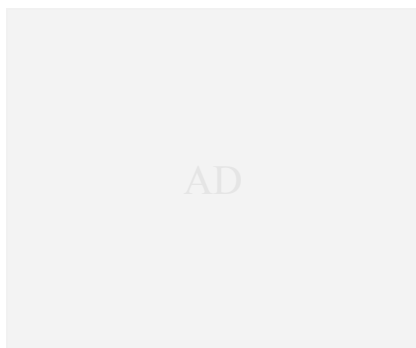


Componenti chiave in aumento: sfida positiva per il settore

Guardando alle diverse famiglie di prodotti, tutte presentano una variazione positiva. I componenti **undercar** hanno registrato un notevole **aumento del 25,7%**, seguiti dai componenti motore con un aumento del 13,6%. Anche i **componenti di carrozzeria** e abitacolo stanno crescendo a un ritmo costante del 9%, mentre i **materiali di consumo e i componenti elettrici ed elettronici** stanno mostrando incrementi più contenuti.

Sfide e opportunità nel futuro del mercato aftermarket

Massimo Pellegrino, Coordinatore della Sezione Aftermarket del Gruppo Componenti ANFIA, sottolinea che nonostante la crescita, il settore deve affrontare sfide importanti. **La crisi dei semiconduttori, delle materie prime e dell'energia** continua a influenzare **il comparto aftermarket**. Inoltre, **la transizione energetica e digitale**, insieme al pacchetto normativo **Fit for 55**, richiedono investimenti in nuove competenze, specialmente digitali, per rimanere all'avanguardia nelle nuove tecnologie della mobilità e dell'assistenza alla guida.



Pellegrino aggiunge che il settore deve anche considerare il crescente numero di veicoli gestiti da società di **noleggio a breve e lungo termine**, l'ascesa degli intermediari legati alle assicurazioni e all'e-commerce, nonché l'interazione in crescita tra la distribuzione dei ricambi IAM ed OES attraverso nuovi modelli

di business definiti dalle case automobilistiche.

In Mercato

MERCATO

Mercato ricambi automotive: crescita a doppia cifra nel primo semestre 2023

MERCATO

Anfia-Aftermarket celebra 40 anni di attività e si prepara alla rivoluzione dell'e-mobility

AUTO

Unrae: cresce il mercato delle auto usate. Il diesel resta l'alimentazione preferita.

MERCATO

Crescono le immatricolazioni auto in Europa: +20,7% ad agosto

 ANFIA  AUTOMOTIVE